

WILD # 195
FÉVRIER 2018

WILD

MOTORCYCLES

WILD

REGISTRATION: ISSN 1756-4634 (FR) - Tel: 03 20 75 02 00 - Courriel: info@wild.fr
GPO: 010 - CNI 12915 - CNI 1150 - CNI 100 000 000 - CNI 65 014
M 02592 - 195S - F - 5,50 € - RD



Dossier
**BARE METAL
IS THE NEW
BLACK**

ESSAI DU NOUVEAU FAT BOY



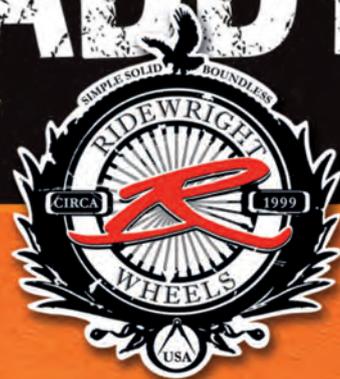
26^e
MOONEYES
SHOW
YOKOHAMA



ROUES FAT DADDY

FABRIQUEES AUX USA
HOMOLOGUEES TÜV

www.zodiac.nl



L'ORIGINALE FAT 50,
AUSSI CONNUE COMME
ROUES FAT DADDY

- Moyeux usinés super solides
- Rayonnage radial en 3/8"
- Rayons en inox (9.5 mm)
- Jantes en acier réel Omega
- Garantie structurelle à vie
- Montage pneus tubeless (sauf les roues 21" x 2.15")
- Toutes les combinaisons de couleurs en commande spéciale
- 3 Différents Styles en stock
- Fabriquées aux U.S.A.
- Homologuées TÜV pour la plupart des modèles Harley-Davidson

Recevez les chez votre revendeur
Zodiac ou regardez les sur
notre site www.zodiac.nl/rww

A PARTIR DE € 1.021,-



VENEZ NOUS VOIR

Motor Bike Expo
Vérone, Italie
18 - 21 Janvier 2018

COMMANDEZ LE ZODIAC BIKERS BOOK #41
Y COMPRIS LE SUPPLÉMENT 2018

chez votre revendeur Zodiac dealer ou sur www.zodiac.nl/commande
Prix € 9,95 hors frais de port



Plus de 1.900 pages en couleurs
Disponible en Anglais, Allemand,
Français, Italien et Espagnol.



PERFORMANCE PRODUCTS FOR HARLEY-DAVIDSON

Zodiac ne vend pas au détail et ses produits sont disponibles uniquement chez les revendeurs Zodiac.
Tous les tarifs sont TVA comprise et sujet à changement sans préavis.

Zodiac France - Tél. 01 45 93 10 75 - zodiac-france@zodiac.nl
F.C. Parts - Tél. 03 27 85 5715 - info@fcparts.com

Siège européen: Zodiac International b.v. - Tél. +31 297 288 621 - sales@zodiac.nl
Bureaux en Autriche, Allemagne, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Espagne, Royaume-Uni, Scandinavie, Suisse



NOUS RECOMMANDONS POUR TOUTES
LES HARLEYS ET V-TWINS AMÉRICAINS



MONTAGE PARFAIT | LARGE GAMME DE PRODUITS | LIVRAISON RAPIDE | QUALITÉ & EXCELLENCE | VÉRITABLES GARANTIES



RÉDACTION

Rédacteur en chef
GABRIEL DUJARDIN
Mob. +33(0)6 72 88 87 28
gabry@wild-motorcycles.com

Rédacteur en chef adjoint
FRÉDÉRIC BAGUR
+33(0)4 94 33 31 68
Mob. +33(0)6 71 91 22 21
bag@wild-motorcycles.com

Rédacteur reporter
GILLES RASKAR
Mob. +33(0)6 09 78 58 60
raskar@wild-motorcycles.com

Rédacteur graphiste
STÉPHANE GILLOT
maquette@wild-motorcycles.com

Secrétaire de rédaction
SOPHIE CEUGNIET

PUBLICITÉ

Chef de publicité
STÉPHANE BOUVIER
Tél. +33(0)1 77 01 83 15
Mob. +33(0)6 62 62 77 18
Fax +33(0)1 77 01 83 19
publicite@wild-motorcycles.com

Assistante de publicité
SOLÈNE CHARBONNIER
Tél. +33(0)1 77 01 83 13

Régie pub : 61, avenue Gambetta
94100 Saint-Maur-des-Fossés

ABONNEMENTS

Wild Motorcycles
Service clients - 12350 Privezac
Tél. +33(0)5 65 81 54 86 (horaires de bureau)
contact@bopress.fr
Bulletin page 113

ANCIENS NUMÉROS

Tél. +33(0)1 77 01 83 00

PETITES ANNONCES

PA Wild Motorcycles
BP 70405 - 43304 Pithiviers Cedex
www.wild-motorcycles.com
annonces@wild-motorcycles.com
Petites annonces pages 110-112

IMPRESSION

SIB Imprimerie (62). Printed in France
Imprimerie certifiée ISO 14001, PEFC, FSC
et labellisée Imprim'Vert

Wild est imprimé sur UPM ULTRA GLOSS
fabriqué en Allemagne chez PLATTLIN.

Ce papier est certifié 100 % PEFC
et ne contient pas de fibre recyclée.
Eutrophisation : P(tot) 0,016 kg/tonne

Tous droits de reproduction réservés.

Dépôt légal à parution.

Commission paritaire
n° 0910 K 81638 © Wild Publishing
n° JISS 1628-9552

Inspection des ventes - Ventes au numéro
(contact réservé aux dépositaires de presse)
Sup 2 Presse - Laurent Deleger
Tél. +33(0)1 64 90 42 07
Mob. +33(0)6 88 22 55 17
laurent.deleger@sup2presse.fr

Wild Publishing n'est pas responsable
des textes et photos sollicités qui lui sont
confiés. La reproduction, même partielle,
des articles et illustrations parus dans
Wild Motorcycles est interdite.

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO :

Dolorés, Freakazoid, Jean-William Thoury, Sophie Ceugnet,
Duke, Major Phil, Anne Bizouarn, Guss, Étienne Butterlin,
Outcasts (Gaku Kubota), Josh Kurpius (Courtesy of Revolution
Magazine), Hervé-san

ÉDITO

LE DOIGT DANS LE 80

Ayé... C'est officiel. À l'issue du Comité interministériel pour la sécurité routière (CISR) qui s'est tenu le 9 janvier, le premier de nos ministres a annoncé que la limitation de vitesse allait passer de 90 km/h à 80 km/h sur les routes secondaires bidirectionnelles à partir du 1^{er} juillet de cette année. C'est un cadeau gouvernemental dont on se serait volontiers passé, même si, aujourd'hui, nous avons tous conscience (enfin je pense) que la vitesse est un facteur aggravant lors d'accidents. Bien décidé à prendre soin de protéger nos vies, le CISR ne s'est pas arrêté là. Il a aussi décidé de durcir la répression en matière de conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, d'utilisation du téléphone au volant, d'excès de très grande vitesse. De cela, il faut bien sûr se réjouir, car ces comportements sont à l'origine de nombreux accidents graves souvent mortels. En tout, c'est un train de 18 mesures qui a été approuvé par le CISR. S'il y en a bien quelques-unes qui concernent plus directement la moto, comme l'autorisation d'allumer de jour ses antibrouillards, l'encouragement à porter des équipements de sécurité (bottes et airbag), la modernisation des modalités d'examen pour les

catégories A1 et A2, et quelques autres, force est de remarquer que tout cela renifle bon la démagogie.

Si le CISR veut réellement sauver des vies et en particulier celles des motards, qu'il ne s'en

Les statistiques montrent que les autoroutes sont moins dangereuses. Pourquoi ne pas les rendre gratuites ? Je suis sûr que les motards, automobilistes et chauffeurs de poids lourds pressés seraient bien plus nombreux à les emprunter. Renforcer la formation des apprentis conducteurs d'auto ou de moto ne doit pas non plus être une tâche insurmontable qui mettrait en péril le budget de la France. Au lieu de cela, le CISR a préféré satisfaire les associations de victimes et les lobbyistes sans tenir compte des arguments avancés par plusieurs députés, sénateurs et maires, ainsi que par des associations d'utilisateurs comme 40 millions d'automobilistes, la Fédération française des motards en colère et quelques autres...

L'année 2018 démarre vraiment sur les chapeaux de roues !

Wild Crew

prive pas, mais qu'il le fasse bien. Il pourrait par exemple conseiller au gouvernement, ou aux collectivités locales, d'entretenir le réseau routier existant qui en certains endroits laisse vraiment à désirer, comme vous avez certainement pu vous en rendre compte en empruntant au guidon d'une moto, à plus forte raison sur un rigide. Au cours de ce CISR, aucun mot n'a été dit au sujet de ces glissières de sécurité qui coûtent chaque année la vie à une dizaine de motards. Les doubler, ça ne doit pourtant pas être si compliqué que ça, non ?

ACTUS & PRODUITS

P08

Essai Fat Boy 114 ci

Le Fat Boy, complètement modifié en 2018, a musclé son propos en conservant intact le propos originel.



P20

Dol'Art : Soho Art

P22

Lifestyle : Good boots

P30

Old Teds Rock'Roll

La drap jacket est enfilée et la banane bien gominée ? Let's go to the Rocking Rhythm Party #6.

CULTURE & PRATIQUE

P98

Freaka's Chronicle

P100

Précisions mécaniques

P102

Artiste

Ben, le David Mann de l'anticipation

P104

Culture biker

P106

From *Powerglide with love*



P108

Olaf The Lawyer et En direct du World Wild Web

P109

Kool Dates

P110

Petites annonces

P114

Wild dans le rétro

P60

No Name

Ce n'est pas parce qu'une moto est bare metal qu'elle ne doit pas être soignée. La preuve avec ce Shovel réalisé en Allemagne par Rough Cycles.

P66

Tendance bare metal

Laisser sa moto bare metal permet de mieux faire ressortir ses détails marquants... Et d'éviter les fautes de goût !

P70

Barebone Shovel

Dépouillé jusqu'à l'os, le Shovel de Nico se contente d'exposer le Bar & Shield en filigrane. *Keep it simple!*

REPORTAGES

P36

Duel au soleil

Valentino, boss de Gramisia Choppers, est venu nous voir à Valloire avec ses deux dernières créations. Nous vous les dévoilons ici.

P46

El Padre

Le chop Shovel metalflake et entièrement gravé que Yohann a dédié à la mémoire de son père.



P52

Le monde selon Kurpius

Tranches de vie motorisées, les photos de Josh Kurpius ont une portée onirique exposant sa vision libre et moderne de notre milieu. Rencontre avec un leader d'opinion.



P76

26th HRCS de Yokohama

De son dernier trip au Japon, Hervé-San nous a rapporté un beau reportage sur le 26th Hot Rod Custom Show de Yokohama !

Dossier

BARE METAL

IS THE NEW

BLACK

P84

Psychedelico

À l'image des duos d'Ed Roth, Paradise Road décline un rod d'anthologie et une moto sur un thème commun.



P88

Gipsy Prince

Curt est le Dr Frankenstein qui a construit cette créature mécanique mixant Ironhead, Panhead et Shovelhead dans un seul et même moteur !



P92

Jakarta Ride

L'instinct grégaire des motards n'a ni frontières ni religion. Direction Jakarta pour un run dominical caritatif.





BIG JACK C'EST BIEN
L'ESSAYER, C'EST L'ADOPTER



SPECIALISTE HARLEY-DAVIDSON DEPUIS 1994

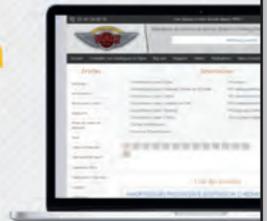


Entreprises Harley-Davidson
Installation pièces et accessoires
Modification / amélioration moteur
Custom shop

BOUTIQUE EN LIGNE

www.bigjack-cycle.com

200 000 références en ligne
Paiement en plusieurs fois sans frais
10 catalogues consultables en ligne
Livraison rapide



Faites appel à des professionnels

02 43 24 82 16

Conseils - Commandes - Prise de rendez-vous

DIAGNOSTIQUE



Recherche codes pannes
Optimisation injection
Réglage du ralenti
Purge système ABS



SPIN-OFF MAYANS MC

LES BIKERS SONT DE RETOUR



All Rights Reserved

La chaîne câblée FX a passé commande de dix épisodes de *Mayans MC*, spin-off de la série *Sons of Anarchy* qui avait tenu en haleine de nombreux bikers et sériphiles pendant sept saisons. Ce nouveau show se penchera sur le gang du Mayans MC à tra-

vers le personnage d'EZ Reyes (interprété par J.D. Pardo), un golden boy fraîchement libéré de prison tentera de se faire une place au sein de ce gang à la réputation sulfureuse. On y retrouvera des personnages déjà croisés dans *SOA* comme Marcus Alvarez,

le président du Mayans MC. Cette nouvelle série est écrite sous la direction de Kurt Sutter, déjà auteur de *SOA*. La diffusion de la première saison de *Mayans MC* est prévue pour 2018. *Stay tuned!*

100 000

Forte d'une moisson de titres mondiaux à faire pâlir la plupart des autres fédérations sportives françaises, la FFM atteint cette année les 100 000 licenciés. Imaginez un peu si la télévision française se mettait un jour à diffuser les exploits de nos pilotes !

CARAÏ!

Fini de partir mettre du gaz dans les pays voisins... Les accords transfrontaliers en matière d'infractions routières se généralisent. Le Portugal vient de signer (comme l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, la Hongrie, la Hollande...) un accord bilatéral pour sanctionner les chauffards étrangers.

HINKLEY AU TOP

La nouvelle gamme Bonneville rencontre le succès. Cela se ressent dans les derniers résultats de la marque Triumph, qui augmente son chiffre d'affaires de 102 millions d'euros et porte le total de ses ventes à 63 400 unités, soit 7 200 ventes de plus que l'année précédente. En attendant l'application prochaine du Brexit, c'est toujours ça de pris !



D.R.

RECORD DE LENTEUR

Le 12 décembre dernier fut une journée de record pour les Parisiens : celui du plus gros embouteillage en Île-de-France. Ce mardi-là, c'est un total de 552 kilomètres de bouchon qui a été relevé. Guinness !

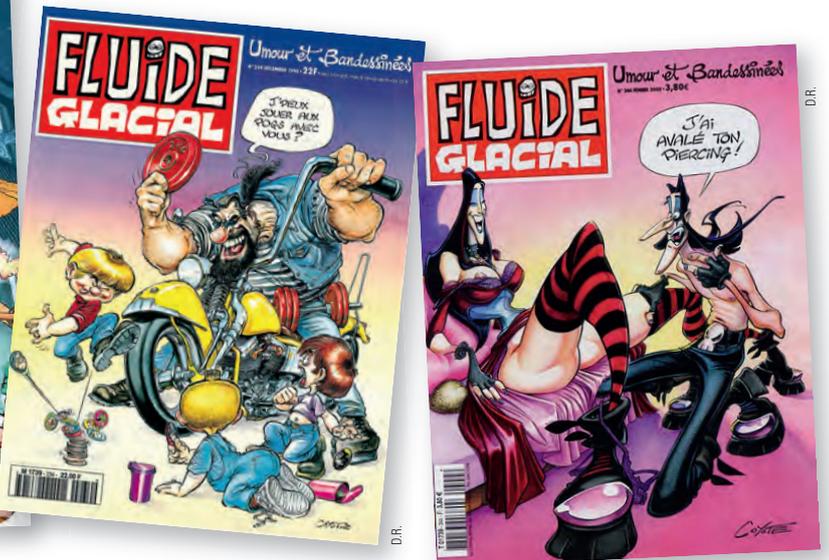
FLUIDE GLACIAL

ET DE 500 !



D.R.

Créé en 1975 par Gotlib et Alexis épaulés de Jacques Diamant, *Fluide Glacial* régale depuis cinq cents numéros les amateurs de bande dessinée "umoristique", libérée, décalée, libertaire mais pas politique. Initialement imprimé en noir et blanc, *Fluide* accueille en 2003 ses premières planches en couleurs. C'est dans *Fluide Glacial* que l'on a pu découvrir Les Bidochons (Binet), Superdupont (Lob et Gotlib), Sœur Marie-Thérèse des Batignoles (Maëster) et tant d'autres personnages emblématiques. C'est aussi dans ces pages que Coyote, encore tout jeune dessinateur, rêvait d'être publié. Il y parviendra quelques années plus tard en portant sur les fonts baptismaux l'impayable *Litteul Kevin*. Bien que la problématique custom soit peut-être un sujet fort éloigné des préoccupations quotidiennes des collaborateurs du Journal d'umor et de bandessinées depuis 1975, le Wild Crew tient tout de même à saluer l'événement. Un 500^e numéro, ça se fête que diable !



D.R.

bikers' store, j'adore !

900 000
RÉFÉRENCES !

DESTOCKAGES
PERMANENTS !

VENTES FLASH

À VOTRE ÉCOUTE

POINTS
DE FIDÉLITÉ



La même recette
DEPUIS 20 ANS

Pièces et Accessoires

Custom et Choppers

Harley-Davidson
Customs japonais
Victory
Indian, Triumph...

www.bikers-store.fr

LE PLUS GRAND CHOIX DES PROMOS,
DES NOUVEAUTÉS TOUS LES JOURS ...

ESSAI SOFTAIL FAT BOY 114 CI

SUPERLATIF

Cette année, la Company a complètement revu sa copie, le Fat Boy 18 est donc une nouveauté à part entière. Inflation galopante, les mensurations de la "frêle" créature grise des années 90 pourraient presque la faire passer pour une brindille comparée à sa descendance. Le Fat passe au mode superlatif !

Par Bag



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : bicylindre en V à 45° culbuté à refroidissement mixte air et huile
Cylindrée : 1868 cm³ (114 ci)
Alésage x course : 102 x 111,1 mm
Couple : 161 Nm à 3000 tr/min
Puissance : 94 ch à 5020 tr/min

TRANSMISSION

Boîte : 6 rapports
Trans. secondaire : courroie

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau en acier cantilever
Fourche : télescopique à cartouche Dual Bending Valve
Amortisseur : monoshock réglable en précontrainte par molette extérieure
Freins av. : simple disque flottant et étrier 4 pistons ABS
Freins ar. : simple disque et étrier double pistons ABS
Jantes : pleines en aluminium moulé
Pneu av. : 160/60R 18
Pneu ar. : 240/40R 18
Longueur : 2370 mm
Hauteur de selle : 675 mm
Réservoir : 18,9 l
Poids à sec : 304 kg
Coloris : Vivid Black, Tempest Black, Industrial Grey Denim, Bonneville Salt Pearl Wicked Red/Twisted Cherry, 115th Anniversary Legend Blue Denim ou 115th Anniversary Legend Blue Denim/Vivid Black
Tarif : en 114 ci à partir de

23 960 euros

À partir de 21960 euros en 107 ci



Bien plus impressionnant qu'il n'y paraît, le Fat Boy est assez facile à emmener. Seule particularité, ses semelles mouton imposent de le forcer un peu pour le mettre sur l'angle.

Sculptural, le Fat Boy l'a toujours été, mais dans l'esprit "bigger is better" la dernière mouture est sans conteste encore plus impressionnante que les versions précédentes...



Le nouveau Fat Boy est certainement le modèle le plus impressionnant de la gamme 2K18. Capotage, tés de fourche ou jantes pleines, visuellement tout respire le copieux. Et ce n'est pas qu'une impression, car son pneu avant de 160 est plus large que le pneu arrière de mon 1450 FXDX ! Un aspect bestial renforcé par la finition alu satin et par une carrosserie qui dévoile plus qu'elle ne cache le monumental gommard arrière en 240. En voyant les premières photos de certains détails comme l'énorme capotage de phare (façon Suzuki VL1500LC), j'étais un peu effrayé par la taille de l'ogresse, mais en découvrant la bestiole (bestiale) "pour de vrai", il subsiste sur cette nouvelle version, comme sur le modèle gris originel, une impression de force et de modernité. Mais le plus étonnant, c'est ce contraste entre la première impression et le ressenti à la conduite : on s'assoit dessus avec circonspection,

pourtant une fois en route tout devient assez évident... Les impressions sont encore une fois trompeuses, car le Fat Boy 18, malgré son aspect massif lié à ses énormes pneus, pèse 16 kilos de moins que la version précédente...

Faux-semblants pour vraie diva

Cette "fausse grosse", en fait, se manipule sans effort surhumain et surprend surtout par sa relative facilité de manœuvre à basse vitesse. Un comportement un peu à l'image de son gros moteur qui, malgré son imposante cylindrée de 1868 cm³, sait parfaitement faire patte de velours en évoluant sans renâcler dans les bas régimes. Centre de gravité placé bas et bon équilibre, les gros pneus ne handicapent finalement pas trop le Fat en ville. Ce n'est certes pas une sylphide, mais il n'y a rien de suffisamment rédhitoire pour se priver du plaisir d'un petit

coup de frime en ville. Sur ce registre, l'effet Fat fonctionne à fond et du motard lambda au papy qui promène son chien, le gros garçon fait vraiment l'unanimité ! Sorte de sculpture moderne, avec ses formes massives et quasiment monolithiques, le nouveau Fat Boy me fait un peu penser aux magistrales locomotives dessinées par le designer Raymond Loewy. Mais tout cela a forcément un prix...

Lorsque l'horizon se dégage, le Fat, plus confortable que la génération précédente, peut prendre ses aises. Une molette extérieure permet d'ajuster aisément la dureté de l'amortisseur. Le moteur de 114 ci sait tout faire : doux et linéaire à bas régime, il offre des reprises vigoureuses et une meilleure allonge en se montrant exempt de vibrations, mais en dispensant néanmoins de solides sensations. Moins "agricole", le M8 possède à sa façon un solide caractère lié à des performances qui n'ont plus rien de nostal-



Bénéficiant des dernières innovations techniques de la marque (dont le 114 ci en option) et d'une finition "satin" vraiment classe, le Fat 2018 est plus qu'à jamais une machine premium hautement valorisante pour son heureux proprio !



Une évolution inflationniste

Présenté par Willie G. Davidson pendant la Daytona Bike Week 1990 dans sa finition intégralement grise, le FLSTF 1340, posé sur ses jantes pleines, semblait être littéralement taillé dans la masse ! Année après année, le Softail Fat Boy s'est encore épaissi, prenant régulièrement du muscle : 1450, 1580, 1690 puis finalement 1801 cm³ en version S. À mesure que la cylindrée du moteur augmen-

taut, la Company se mettait en devoir d'offrir à son Fat un physique à l'avenant. Ainsi, le maigre pneu arrière en 130 de 16 pouces des débuts est passé à 150 avec l'adoption du moteur Twin Cam, avant d'être remplacé par un joufflu 200 en 17 pouces dans la deuxième partie des années 2000. L'inflation perdure avec une version 2018 encore plus copieuse !



FAT BOY 1990

Moteur : Evolution 2
Alimentation : carburateur
Cylindrée : 1340 cm³
Puissance : 56 ch
Pneu ar. : MT90 130/16"

Poids : 291 kg
Série limitée à 1500 ex.
Prix aux US :
10 995 \$ (vendu 101 490 F en France, soit 15 472,50 €)



FAT BOY 2003

Moteur : Twin Cam 88B
Alimentation : carburateur ou injection en option
Cylindrée : 1450 cm³
Puissance : 72 ch

Pneu ar. : 160/16"
Poids : 307 kg
Prix : à partir de 20 250 €



FAT BOY S 2017

Moteur : Twin Cam 110B
Alimentation : injection
Cylindrée : 1801 cm³
Puissance : 91 ch
Pneu ar. : 200/55/17"

Poids : 317 kg
Prix : 23 390 €



Du capotage de phare aux impressionnantes jantes, sur le Fat tout est surdimensionné. *Size matters*, comme on dit là-bas, et les Américains ont d'ailleurs un terme pour traduire ce type de ressenti : *beefy* !

Malgré une refonte intégrale, les designers ont su conserver l'émotion visuelle générée par cette plastique hors norme : même si tout a changé, vingt-sept ans plus tard, le charme du Gros Garçon agit toujours avec force !

gique ! Un solide allié lorsqu'il s'agit de se faire plaisir sur petites routes, sauf que là pour le coup, les grosses roues calment un peu l'enthousiasme... Le look a un prix et d'aussi grosses semelles impliquent un petit côté "culbuto", une grande surface de contact au sol imposant quelques efforts supplémentaires lors des changements d'angle. Le "Gros" résiste un peu en passant le point de bascule avant de s'envoyer plus franchement, mais rassurez-vous, cela reste assez sain pour permettre de profiter des solides

relances du moteur. Les nouvelles suspensions (tout comme le freinage) font correctement leur job, signalant au passage les limites de la garde au sol. Un choix qui, au même titre que la monte de gros pneus, privilégie le style imparable du Fat Boy, quitte à brider quelque peu ses qualités dynamiques. Mais ce côté un brin rétif concourt bizarrement à rendre le Fat encore plus attachant, car ce trait de caractère cadre parfaitement cette fois avec sa plastique incroyable. Une moto à part, quasiment une diva qui, à ce

titre, s'envisage dans son entièreté, avec ses qualités mais aussi ses défauts. Au-delà des changements technologiques, une chose est sûre : le charme du "Gros" agit toujours, vingt-sept ans après sa sortie, avec la même force !

Remerciements à : Harley-Davidson Toulon
Impasse Lavoisier, ZI des Espaluns
83160 La Valette-du-Var

ALPES

KUSTOM PARTY

BIKE
SHOW

CONCERTS

CHOPPERS

WELCOME

Punta Bagna
Valloire

29-30 JUIN-01 JUILLET 2018-

EN PARTENARIAT AVEC

WILD
MOTORCYCLES
LOWRIDE
CHOP AND ROLL

MAJOR SPONSOR

W&W
WORLD WIDE CYCLES

CONCERT VENDREDI 29 JUIN 2018
THE LORDS OF ALTAMONT

MBE
MOTOR BIKE EXPO

18 19 20 21 GENNAIO 2018
VERONA

VERONAFIERRE

PARTENAIRES 2018

Find us on
facebook

www.punta-bagna-valloire.com

BE FAST !!!

SECRET PLACE

CUSTOM CHROME
EUROPE

World's Finest Products For Harley-Davidsons

Indian
MOTORCYCLE

ICON PAINT SERIES

PERSONNALISEZ VOTRE



Après de gros investissements visant à agrandir l'atelier peinture de son usine de Spirit Lake, Indian Motorcycle met en place un nouveau service baptisé Icon Paint Series. Cette nouvelle option permettra de fournir sur demande les Scout et les Roadmaster dans un des cinq coloris spéciaux dès leur livraison. Solar Flare Yellow (jaune), Brilliant Blue Smoke (bleu), Sunblaze Orange, Dirt Track Smoke & Thunder Black Smoke (doré et noir) ainsi que Thunder Black, White & Red (noir, blanc

et liseré rouge) pour la Scout ; Metallic Jade (vert), Blue Sapphire & Brilliant Blue (bleu), Black Hills Gold & Thunder Black (or et noir), Mesa Red Smoke & Thunder Black (rouge et noir) et Thunder Black & Snakeskin Green (vert et noir) pour la Roadmaster. Pour personnaliser votre nouvelle Indian, il vous suffit de vous rapprocher de votre concessionnaire afin de discuter avec lui des modalités afin d'obtenir votre Indian Icon Paint Series.



RECORD DE VITESSE

Un tout jeune conducteur normand, qui se rendait à son auto-école pour récupérer son certificat de réussite à l'examen, s'est fait contrôler en chemin par les gendarmes. Un permis bien fêté, car le test aux stupéfiants auquel il a dû se soumettre s'est révélé positif. Il s'est vu retirer son futur permis avant même de l'avoir eu en main...

HARLEY, LE RETOUR ?

Puni par le Wreckin Crew Indian durant toute la saison 2017 de flat track, Harley-Davidson annonce son retour aux affaires en investissant dans le développement de ses modèles et en finançant un programme distribuant des primes de course aux pilotes et teams privés courant sur les motos de la Company (XR ou XRG). 562 500 dollars (contre 96 000 l'année précédente) seront distribués durant la saison 2018. Soit le plus gros total pour la MoCo depuis 65 ans !



AUDI NEIN!

Propriété de la marque Audi, des rumeurs annonçaient la possible vente de Ducati. Plusieurs marques, dont Harley-Davidson, s'étaient mises sur les rangs. Le directoire de la firme allemande a tranché : la vente de Ducati, qui affiche une belle croissance, n'est plus à l'ordre du jour. La marque restera donc dans le giron d'Audi.



Audi

DUCATI

MERCEDES JA!

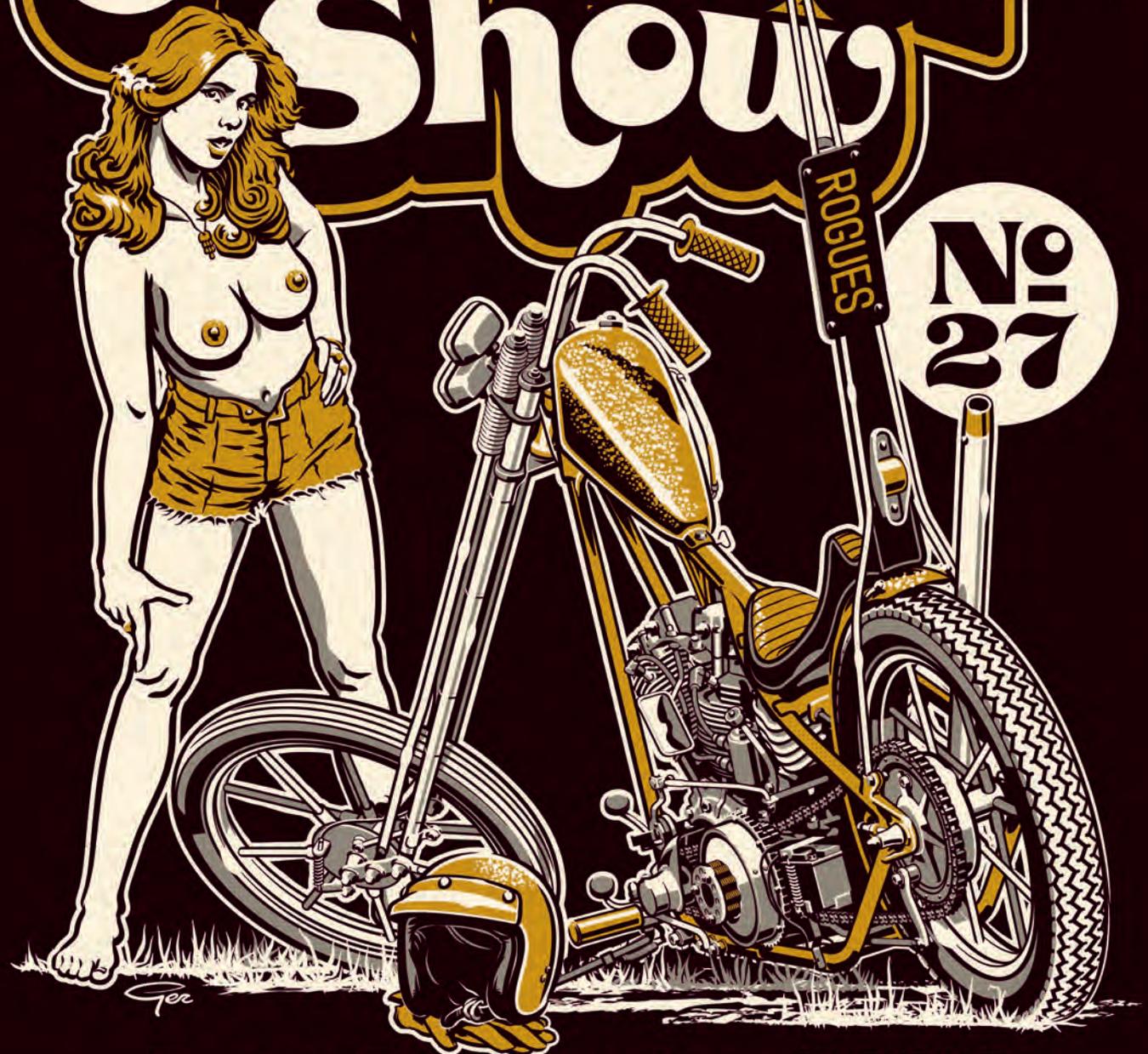
La marque MV Agusta vient de tourner définitivement la page qui la liait à Mercedes AMG, puisque MV Holding vient de racheter les 25 % de parts qui appartenaient encore à la firme allemande. Le constructeur de Varèse peut désormais se focaliser sur son avenir et la sortie annoncée d'un futur 4-cylindres.



Mercedes-Benz



RMC Chopper Show



Eerste Paasdag - 1 april 2018

Sportcentrum De Weyver te Hoogwoud

info@rogues-mc.com

MC's alleen op uitnodiging

TÊTE DE FOURCHE POUR FAT BOB 2018

Tête de fourche spécialement conçue et réalisée en fibre de verre par Phil Birch pour être installée sur le Softail Fat Bob 2K18 présenté en août dernier. Fabrication européenne! Prix 362 euros (frais de port inclus).

Distribution en France par Joachim Prevost. Contact : jamele15@hotmail.com

Plus d'infos sur www.philbirch.nl



BREMBO X METALSPORT CO-BRANDING

Metalsport, spécialisée dans la fabrication de jantes, et Brembo ont associé leurs talents pour réaliser un kit de frein aussi beau qu'efficace.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur <http://metalsportwheels.com/product/rotor-caliper-kit/>



MINI JEWELS DÉCORATIFS

Ces minis jewels (diam. 18 mm) peuvent décorer les couvercles de vos sacs-oches, ceintures, blousons, etc. Repros de pièces d'époque, ils présentent une lentille en verre lisse et un fond structuré. Hauteur : 10 mm sans le goujon.

Coloris : mauve, transparent, rouge, vert, ambre et bleu.

Revendeurs W&W Cycles (liste au 04 68 08 27 77 ou www.wwag.com).





FINISH LINE ALU ALU

Poignées et repose-pieds en aluminium avec insert en caoutchouc moleté pour plus de confort et de stabilité en cas de pluie. Les poignées sont prévues pour un guidon de 1 pouce de diamètre. Les repose-pieds sont installables sur la plupart des modèles Softail, Dyna ou Sportster.

Plus d'infos sur www.lowbrowcustoms.com

**LOWBROW
CUSTOMS**
MOTO PARTS & ACCESSORIES



KIT FILTRE À AIR RESPIRER À FOND !

Il donnera à votre moteur un surplus d'agressivité tant au niveau visuel qu'en termes de performances. Convient au moteur Twin Cam des Dyna, Softail et Touring de 1999 à 2017, au moteur des Sportster à partir de 2007, ainsi qu'au Milwaukee Eight des Touring (à partir de 2017) et des Softail (à partir de 2018).

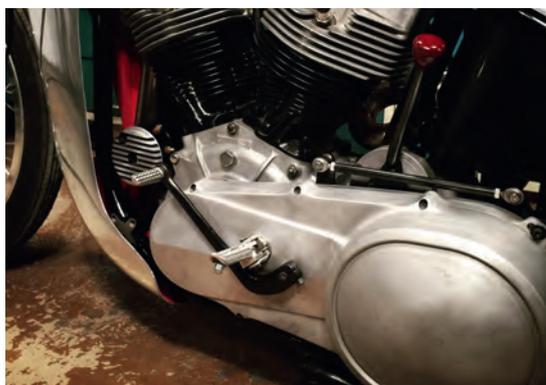
Revendeurs Zodiac (liste sur <https://zodiac.nl/fr> et au 01 45 93 10 75).

CAST ALUMINIUM BY PCP BEAU LE CARTER !

Ce couvercle de transmission primaire en fonte d'aluminium fabriqué par Phares Cycle Parts est destiné aux big twins produits entre 1937 et 1969. Très fin, il peut être installé sur une transmission par courroie Primo Rivera de 1^{1/2}".

L'option mid-control est disponible sans frais supplémentaires. Sur commande unique-ment. Compter 6 semaines de délai.

Plus d'infos sur <http://pharescycleparts.bigcartel.com>



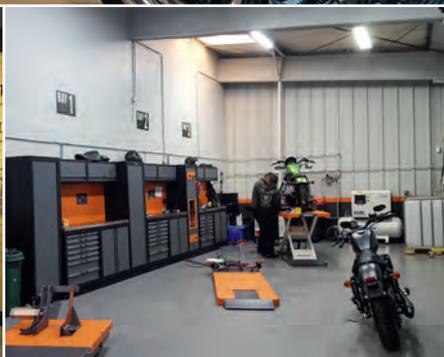
ET DE 54!

NOUVELLE CONCESSION H-D À TOURS

Harley-Davidson France annonce une 54^e concession sur notre territoire avec l'ouverture d'un nouveau magasin à Parçay-Meslay, près de Tours. Tenu par Patrick Guiffant-Menin et sa compagne Chrystèle,

l'endroit moderne et fonctionnel est aussi conçu comme un lieu de vie convivial et accueillant. Si vous passez dans la région, saisissez l'occasion pour aller visiter cette toute nouvelle concession.

Harley-Davidson Tours
Rond-point de l'Avion, RN10
ZI de Chizay
37210 Parçay-Meslay.
Tél. 02 47 22 48 19.



BRONX, 48X ET PAN AMERICA

NOMS DÉJÀ DÉPOSÉS

Réfonte complète de la gamme Softail et sortie régulière de nouveaux modèles : comme l'a-
 vait indiqué le boss de la MoCo, la firme a passé la surmultipliée pour atteindre le chiffre annoncé de 50 nouveautés sous cinq ans. D'ailleurs, elle vient de déposer officiellement le nom de trois futurs modèles auprès des différentes agences de propriété intellectuelle. L'appellation Bronx a été déposée à l'US Patent and Trademark Office, et les appellations 48X et Pan America auprès d'instances européennes. Si, pour le 48X, il semblerait qu'il s'agisse d'une déclinaison du Sportster Forty-Eight, son best-seller, pour les autres modèles, les paris restent ouverts. Rendez-vous fin août quand sera dévoilée la gamme 2019... Ou peut-être même plus tôt, avec les nouveautés de demi-millénaire qui sont parfois présentées début mars!

BREAKFAST DE CHAMPION!

Un sexagénaire a été interpellé au volant d'une voiturette sans permis alors qu'il venait de l'encasturer dans un panneau en essayant de se garer. Contrôlé par les forces de l'ordre, il avait déjà 2,6 grammes d'alcool dans le sang, et ce à 8 heures du matin...

OBJECTIF ZÉRO MOTO

Avec plus 5 millions de deux-roues pour 7,5 millions d'habitants, le gouvernement vietnamien veut limiter progressivement la circulation des deux-roues dans certaines zones d'Hanoï, la capitale, et envisage de développer les transports publics afin d'être en mesure d'interdire ces véhicules en ville en 2030...

DIVERSIFICATION

BMW investit dans l'électrique ! Une somme de 200 millions sera allouée à un centre de recherche dédié afin d'accélérer le développement des véhicules électriques. Après le scooter, bientôt les motos ?



DUCATI WORLD

Le constructeur de Bologne vient de passer un accord avec Parques Reunidos, promoteur de parcs de loisirs, pour ouvrir un Ducati World à Mirabilandia en Italie. Le projet de 35 000 m² réunit montagnes russes, restaurants à thème, simulateurs de conduite et réalité virtuelle. Il ouvrira ses portes d'ici 2019. Forza !

BRUCE, CE HÉROS

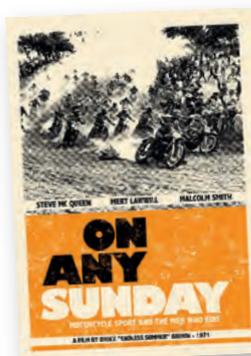
MORT DU RÉALISATEUR D'ON ANY SUNDAY

Quand on demande son film référence à un harleyiste, il citera dans 98 % des cas *Easy Rider*. Parmi ces films cultes, j'ai personnellement un faible pour un de 1971 qui a durablement construit mon imaginaire motard. Il s'agit d'*On Any Sunday* (diffusé en France sous le nom *Challenge One*). Cet excellent documentaire montrait le sport

moto US au sens large, avec de nombreuses disciplines confidentielles chez nous comme le dirt-track, le hillclimbing ou encore le dragster. Ce film est resté célèbre par la présence des meilleurs pilotes de l'époque (dont Mert Lawill, pilote usine H-D), mais aussi et surtout par celle de Steve McQueen, un vrai passionné de deux-roues. Comme pour *Endless Summer* (son précédent film consacré au surf), *On Any Sunday* a promu durablement la pratique de la moto au point de voir son réalisateur intronisé au Hall of Fame de l'AMA.



Un énorme coup de chapeau à titre posthume pour Bruce Brown, qui est parti rejoindre le King of Cool le 10 décembre dernier, à l'âge respectable de 80 ans.





**TARIFICATION
ET SOUSCRIPTION
EN LIGNE**

EN MOINS DE 3 MINUTES
7J/7J - 24H/24H

**GARANTIES POUR
LES ACCESSOIRES**

HOMOLOGUES ET MONTES
HORS CATALOGUE CONSTRUCTEUR
JUSQU'À 10000 €

**ASSISTANCE DES
BIKERS DE FRANCE**

QUI RAPATRIE VÔTRE VÉHICULE
OU VOUS LE SOUHAITEZ
DEPUIS N'IMPORTE OÙ
EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

ASSURANCE DES BIKERS DE FRANCE

L'ASSURANCE DES BIKERS ET DE TOUTES LES MOTOS CUSTOMS

05 49 65 69 07



assurancedesbikers@proxia-assurances.com

www.assurancedesbikers.fr

PHIL BIRCH FIBERGLASS



SPÉCIALISTE DES PIÈCES EN FIBRE POUR DYNA

- Tête de fourche spéciale Dyna Fat Bob et Softail Fat Bob.
- Sabots moteur pour tous les Dyna.



www.philbirch.nl

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE : JOACHIM PREVOST. E-MAIL : jaimle15@hotmail.fr

SOHOART

QUAND L'ART FAIT LE MUR

Le basket comme point de départ, le dessin comme passion, la ville comme page blanche. Et au bout de l'équation, des heures et des kilomètres de graff. Une autre façon de customiser la vie !

Photos : SohoART, dotherightproduction

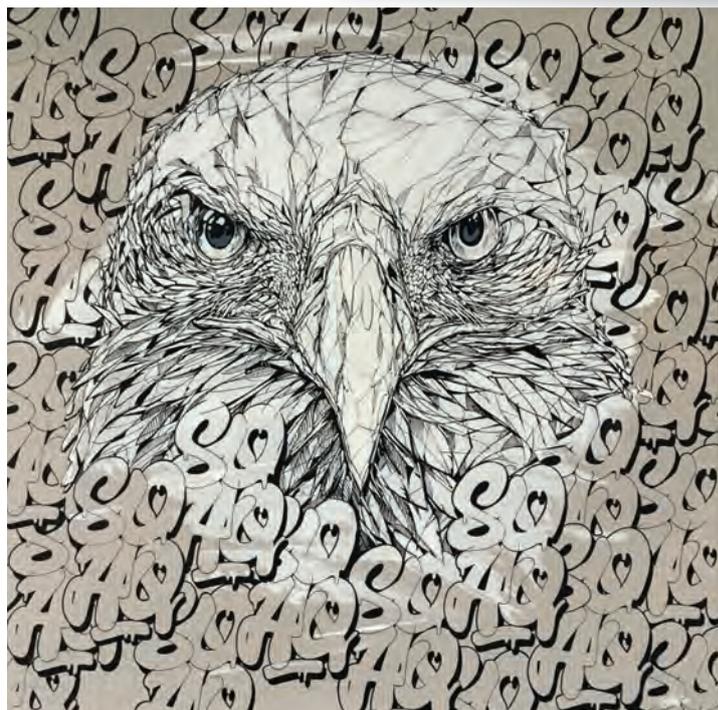
Bonne et heureuse année à toutes et à tous ! Il y a un an, avec Nico et la super team, nous étions en pleins travaux avant l'ouverture de son studio de tattoo. Cette année, comme nous n'avons pas assez donné – enfin, surtout notre pote Dom que l'on ne

d'aménagement et d'accueillir les premiers artistes ! En attendant, on retourne dans le nord de la France. Let's go to Douai pour rencontrer Laurent, plus connu dans le milieu du graff sous le blaze de Soho. Cet univers, que je connais peu mais qui souvent me laisse



remerciera jamais assez – eh bien, on remet le couvert. Une nouvelle aventure va commencer : nous ouvrons une galerie d'art à l'étage du studio de tatouage. Cet espace non exploité ne pouvait pas rester sans vie. Après quelques jours passés à travailler le métal à coups de soudure, la passerelle et l'escalier au look indus sont installés pour accéder à l'étage. Il y a encore du taf, mais l'essentiel est fait. J'ai trop hâte d'en être à la phase

sans voix devant certaines fresques qui font apparaître des détails de dingue, m'a toujours fascinée. C'est par hasard que j'ai découvert les créations de Laurent. Lorsque j'ai voulu en savoir plus, il a bien voulu se prêter au jeu et m'accorder un peu de temps pour alimenter ma rubrique. Je sais que certains n'accrochent pas avec le milieu du graffiti et n'y voient pas de lien avec l'univers du kustom. Personnellement, je trouve au contraire que



ces deux univers sont intimement liés. Ça tombe bien, car j'avais envie de vous présenter un artiste qui a usé de l'aérosol sur les murs. La saison artistique 2018 est ouverte !

Le graff, une hygiène de vie

Laurent habitait un petit village où, lorsque tu es un mec, tu te dois de jouer au foot ou d'aller à la chasse. Ou les deux (LOL!) si tu es un bon dingue plein d'énergie. Laurent a pris un

tout autre chemin : il a joué basket et fait du dessin. Il a toujours dessiné. BD, graffiti, illustrations, toiles, digital, calligraphie... Peu importe quoi ou comment, c'est juste pour lui un besoin, une hygiène de vie. Sans savoir ce qu'il faisait et sans avoir aucune référence, il a commencé le graffiti en 1995, avec ses potes du basket. La ville était une page blanche. Au début, il sévissait surtout pendant la nuit. Puis, au fil des années, lui et sa bande ont commen-





cé à se faire remarquer et ils ont eu droit à leurs propres murs pour peindre. C'est comme cela que Laurent a enchaîné les graffitis pendant une douzaine d'années. Le plus emblématique pour lui est une fresque de 40 x 5 m sur la thématique de *Star Wars* qu'il a réalisée avec le Crew en 2002, à Arras. Après quelques démêlés

judiciaires, il a freiné quelque peu son activité. Cela fait maintenant un an qu'il a repris ses bombes parallèlement à son job de dessinateur. Mais pas uniquement, car il peint de plus en plus sur toile, réalise de petites illustrations... Bref, s'essaie à de nouveaux trucs. Si tu as un mur vierge qui traîne, vas-y, laisse-toi tenter!



Crédit Photo : Studio GlassArt - Harley Davidson

NOUVELLE FORMULE NOUVEAU DESIGN
MÊMES PASSIONS

www.vulcanet.fr

SohoArt soho1art

GOOD BOOTS TAKE YOU TO GO

MONTRE-MOI TES SHOES, JE TE DIRAI CE QUE TU ROULES !

Plus longue qu'une peine de prison ! C'était l'accroche d'une affiche de la marque Danner, qui résume ce que tout rider attend de son noble chaussant. Esthétiques, solides ou élégantes, vos shoes sont souvent assorties à votre style et à votre monture.

Par Guss



GLOBE Komachi

Il n'est plus rare de voir des marques issues du skate et du surf s'intéresser au marché des boots. Pour vadrouiller à travers le monde au sec et au chaud.

www.globebrand.com



RED WING Classic Moc

Solide, magnifique et intemporelle, le grand classique depuis 1905 !

Si vous devez en posséder une un jour, ce sera sûrement celle-ci !

Le prix s'oublie, la qualité reste. Attention, risque d'addiction !

www.royalcheese.com

REDWING Policeman

J'ai un faible pour cette chaussure à la fois sobre et rugueuse, en cuir chaparral et semelle crépée. C'est bureau et chopper à la fois.

www.royalcheese.com



DANNER Bull Run

De la workboot? Voici le top en made in USA de la boot typée heritage. Semelle Vibram, cuir plein grain, confort de folie, tout y est... On vous enterre avec, paraît-il !

www.danner.com



HIGHWAY21 Joumeyman

Ce modèle est à peu près ce que la loi va sûrement nous imposer en termes de normes.

Semelle Vibram, insert en Poron, doublure en Sympatex et renfort aux orteils et talon.

Une armure dans un corps de mannequin !

www.highway21.com

HARLEY-DAVIDSON Nathan

La Factory veut sa part du gâteau et vous propose cette réinterprétation de la Chuck Taylor de Converse. Aux couleurs du Bar and Shield, cette sneaker ravira les accros de la marque.

www.harley-davidsonfootwear.com

OD PLACES



SANDERS Hi-Top Chukka

Modèle légendaire de la marque adoubee par Steve "King of Cool" McQueen!

Le Hi-Top, avec ses matériaux nobles et sa fabrication anglaise, est un must pour tout dandy qui se respecte. Chez Eastside à Toulouse ou sur www.sanders-uk.com



ROCKWELL Cafe Racer

Un mix entre sécurité et look, bandes réfléchissantes discrètes, renforts et protection du sélecteur, elle est plutôt réussie, cette petite basket de moto!
www.rockwellboots.com



HELSTONS Baskets C5

À l'image de ses très bons et beaux blousons de cuir, Helstons propose les C5 dans différentes finitions. Étanches et blindées de protections, elles se portent à la ville ou dans toutes vos virées... Chez tous les revendeurs Helstons.

www.helstons.net



ROLAND SANDS Mojave

Il anticipe lui aussi la future réglementation. Comme toute la gamme RSD, la Mojave est très soignée avec de nombreux détails et tout l'attirail propre à la sécurité de vos pieds. Pour les fans de la marque ou les riders exigeants.
www.rolandsands.com



ICON Truant 2

Icon1000 s'est un peu assagi sur cette Truant 2. Le look Mad Max est abandonné au profit d'un style "moc-toe" montant. Des protections partout, très bon confort et sacrément réussie. On devrait en croiser pas mal à mon avis!

www.icon1000.com



VANS Sk8-hi Gore-Tex or Slip-on

Impossible de passer à côté de Vans! Marque emblématique adulée par tout rider qui se respecte. Piliers fondamentaux de la Kustom Kulture, certains modèles sont devenus des classiques incontournables, comme la Slip-on Checkerboard. Plus facile dans les mauvais jours, on choisira de sortir du placard la Sk8-hi mte Gore-Tex étanche et à l'épreuve de tout.

www.vans.com & www.vans.com/vault-main.html

ROLLING TUNES

ÉCLECTISME MUSICAL

Depuis quelque temps j'écoute Radio Perfecto de Philippe Manœuvre, entre souvenirs et découvertes d'une époque déjà lointaine, où les choix musicaux de l'adolescent que j'étais dans les années 80 ont laissé leur empreinte jusqu'à aujourd'hui. Pas sectaire, mais réfractaire à la "soupe" de certains styles actuels, j'aime découvrir de nouvelles ambiances musicales.

Par Broz



Van Halen

Van Halen I
Du hard à l'état pur, les merveilleux riffs d'Eddy Van Halen et l'énergie électrisante de David Lee Roth. Le premier album de Van Halen marqua un tournant : AC/DC n'était plus seul ! Le premier morceau, *Runnin' With The Devil*, ne laisse aucun doute sur la suite de l'album. *Girl You Really Got Me* restera un des morceaux emblématiques du groupe.

The Temperance Movement

White Bear
C'est le deuxième album de ce groupe formé en 2011, le troisième étant annoncé pour février. Une batterie très marquée, des riff légers mais puissants, entrecoupés de mélodies moins sauvages, mais toujours teintées de rock. La voix bien



chaude et éraillée du lead singer Phil Campbell participe à la tonalité spécifique de ce groupe.

Rag'n'bone Man

Human
Premier album prometteur pour ce stentor anglais dont la voix profonde frappe juste dans ses tempos soul empreints de blues. Question de génération, il ne dédaigne pas le rap, qui prend ici une tournure mélodique. Un brin mélancolique, préoccupé par la place de l'humain dans la société actuelle, l'envoûtant Rag'n'bone Man ne vous laissera pas indifférent.



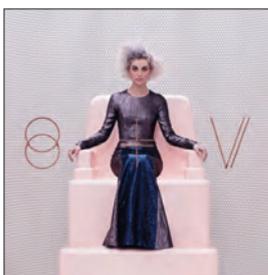
Wolfmother

Victorious
Dernier album de ce groupe australien dont seul reste le leader voix/guitare de l'équipe originale. *Victorious* marque un tournant plus pop/rock 70's. Le clip renvoie aux gimmicks propres à Austin Powers et à la pop londonienne, agrémenté de pin-up de fictions qui rappellent les comics de la folle époque. Mais cela reste du metal !



Les Gardiens de la galaxie

Awesome Mix Vol. 1
Oui, une compil' dans ma sélection, mais pas n'importe laquelle. Cette B.O. particulièrement soignée a amplement participé à l'énorme succès rencontré par Star Lord et ses compagnons. Elle regroupe un florilège des meilleurs morceaux des 60's et 70's, de Marvin Gaye à David Bowie en passant par Blue Swede. Un vrai condensé à découvrir.



St. Vincent

St. Vincent
C'est l'ami Greg Skullteur qui m'a fait découvrir cette Américaine déjantée, Annie Clarck, de son vrai nom. Inspirée par Kate Bush, Hendrix, Siouxi, mais aussi Billy Holiday ou Bowie, elle joue de tous les instruments. Cet album, qui me rappelle le son d'Eurythmics, a reçu le Grammy Award du meilleur album de musique alternative.



MAJOR PHIL RACONTE... Les icônes de la fripe US

C'EST L'HISTOIRE D'UN MEC...

Salut à tous et bonne année ! 2017 s'étant achevée sur une lourde addition de disparus plus ou moins célèbres, je n'ai pu m'empêcher de repenser à Michel Colucci, autrement appelé Coluche. Presque automatiquement,



ma mémoire m'a resservi des clichés qui étaient enfouis quelque part dans ma caboche. Étant depuis quelque temps déjà résident des puces de Clignancourt, je me souviens de mes balades de jeune dans les ruelles de Dauphine ou de Malassis. Je ne savais pas exactement ce qu'allait être ma vie, mais depuis belle lurette des icônes traînaient dans ce quartier atypique. Une de mes premières visions en live de Coluche : le théatreu-loubarde déboulant sur sa mob bleue dans les Puces. L'animal avait déjà de la gouaille, vous pouvez me croire... Bien plus tard, le succès venu, Coluche n'avait pas pour autant délaissé ses pas-

sions. Les fringues, les pompes et, surtout, les bécanes emplissaient toujours son quotidien, quand il n'était pas sur scène bien sûr. Grand amateur de produits emblématiques, on a pu l'apercevoir au guidon de Harley, Shovel de préférence, Triumph, oui, ou encore l'OW 31 du record. Chaque fois, Michel apparaissait à son avantage : bottes Gran Botta (lui aussi), blouson bombardier ou encore teddy bien voyant... L'acteur ne se refusait aucun plaisir et ne se fixait vraiment aucune limite. Il me reste, il nous reste, le souvenir d'un comique à la langue acérée, pourfendeur de l'establishment, mais motard au grand cœur. Sa passion pour le deux-roues lui fut fatale... So long Michel !



Facebook : aw cooper — Instagram : aw.cooper

ALL WESTERN ATTITUDE

AW COOPER

Ouvert
7 jours sur 7
sur rdv

LE RÊVE AMÉRICAIN AUX PORTES DE PARIS
A.W. COOPER - 4 Passage Marceau - Pucés de Saint-Omer - Tel: 06.07.85.53.63
<http://awcooper.wix.com/accueil>

FREEBEE ADS ORIGINALS

CABINET WAUTIER

L'ASSURANCE DU MEILLEUR PRIX !!

TARIF SPECIAL MOTO D'OCCASION
REPRISE DE VOTRE EXPERIENCE AUTO
PAIEMENT MENSUEL

DEPUIS 30 ANS,
UN MOTARD A VOTRE ECOUTE !!!

CONSULTEZ NOUS : TEL 01 64 94 26 45...

Assurance WAUTIER : Du lundi au samedi 8h30-12h30 14h -19h
assurance.wautier@wanadoo.fr

MC PECQUENCOURT

Présente

SALON MOTO DE PECQUENCOURT

10/11 mars 2018

EXPOS :

- Motos de légende
- Anciennes
- Customs

STUNT FMX CONCERTS STANDS

Plus d'infos sur
www.mc-pecquencourt.com

CHAMPAGNE!

OUVERTURE DE GREG KUSTOM

Déjà bien connu de nos services pour ses réalisations le plaçant régulièrement au sommet des podiums de bike shows nationaux, Greg Balique a décidé de voler de ses propres ailes en ouvrant un petit atelier à Dormans, dans la banlieue rémoise. Nul doute qu'avec ce nouveau statut le builder champenois va mettre les bouchées doubles. On n'a pas fini d'entendre parler de son nouveau magasin, fort justement baptisé Greg Kustom. L'équipe de Wild souhaite bonne chance à ce builder de talent et encourage les locaux avides de préparation top niveau à aller le consulter au plus tôt. Champagne!

Greg Kustom, La Vitarderie,
51700 Dormans.
Tél. : 06 26 03 54 40.
Visite sur rendez-vous.



CAP SUR LA VINGTIÈME!

RETOUR EN IMAGES SUR LE 19^e RASSEMBLEMENT DU HDC MACADAM

Crédit photo : Fred (Picsart), Rédaction : Salomé.

Avec bien plus d'un millier de motos et plusieurs milliers d'entrées, le rassemblement HDC Macadam Motors a encore cartonné cette année. Il se déroulait à Couches, en Bourgogne, du 28 au 31 juillet derniers. Tous les participants, des bikers aux musicos en passant par le team d'organisation, avaient le sourire. Vendredi soir, le lunch de bienvenue donnait le ton du week-end. Samedi, après les traditionnels jeux bikers et burn-out, les sexy shows et body paintings ont pris le relais, pendant que l'équipe de KS Motorcycles au sommet de sa forme proposait une vente privée suivie d'un happy hour au crémant de Bourgogne, où tout le monde était convié. Ensuite est arrivée l'heure de la remise des prix du bike show primé par KS Motorcycles (toujours très impliqué lorsqu'il s'agit de belles bécanes) en partenariat avec Drag Specialties.

Richard Piaseki, légende française du custom, a remporté le second prix avec son chopper 1340. Le non moins talentueux Mitch Ziani s'est octroyé le best of show avec son Early Shovel 1600, le podium étant complété par Jean-Bruno et son superbe 1000 fonte. Trois prépas entièrement handmade ! Après de nouveaux shows sexy au bar, place aux concerts avec notamment les Hillbillies puis Laura Cox et Chris Holmes en têtes d'affiche, sans oublier les stripteases, pour terminer bien tard dans la nuit ! Dimanche matin, la traditionnelle balade dans les vignobles des coteaux des Maranges a réuni comme d'habitude plusieurs centaines de motos autour d'un pot offert aux participants par le domaine Duchemin. Après la parade dans Couches, toujours aussi attendue, la municipalité a offert son vin d'honneur. L'après-midi, alors que le gagnant de la tombola KS



Motorcycles était désigné, un spectacle de fauconnerie a précédé un dernier concert de Jerry Yell. Pendant ces trois jours, Jean-Do, invité d'honneur, véritable artiste de la peinture en lettres, a su faire apprécier son coup de pinceau magique.

Trois jours de fête sans temps mort, une organisation maîtrisée, un animateur en verve, des motards enthousiastes et heureux, que demander de plus ? La vingtième édition promet d'être vraiment exceptionnelle ! On vous y attend nombreux du 20 au 29 juillet 2018, qu'on se le dise !



DITES 44

Le multichampion du monde de Formule 1, Lewis Hamilton, aime les deux-roues. Tellement d'ailleurs que la marque MV Agusta, dont il est l'ambassadeur, vient de commercialiser une deuxième série ultra limitée (44 exemplaires, comme son numéro de course!). Après le Roadster Brutale, c'est au tour de la Supersportive F4 (dont la puissance a été upgradée à 212 chevaux!) de porter les couleurs LH 44 du champion britannique. Elle est vendue environ 61600 euros, mais pour ce prix-là vous avez une housse dédiée !



100 MILLIONS!

Honda fête en grande pompe la production du cent millionième Honda Super Cub. Lancé en 1958 et quasi inchangé depuis, le Super Cub est la moto la plus répandue sur la planète !



VOYAGEUR DE COMMERCE

Pour vendre dans les villes d'Inde ses motos de petite et moyenne cylindrée, Triumph Motorcycles vient de lancer un système de vente peu usité en envoyant sur les routes une concession mobile exposant tous les modèles de la marque. Road show made in India !



Depuis 1993



Fabricat Français Adhérent FFVEP07A

Depuis 25 ans le n°1 des produits de restauration des véhicules

+200 produits
restom.net

Kits traitement réservoir

- + Dérouillant phosphatant
- + Convertisseur de rouille
- + Époxy à froid châssis et cadres
- + Peintures moteurs anticorrosion
- + Peintures haute température
- + Nettoyant / brillanteur métaux
- + Peintures constructeurs
- + Préparation carrosserie
- + Kit anodisation aluminium
- + Kit de zinguage acier

Présent à

Grenoble-Vif, 27 et 28 jan. 2018

Folembroy 28 jan. 2018

Rétromobile stand C11 7 au 11 févr. 2018

GARANTI RÉSISTANT
SP95 SP95E10
SP98 GAZOLE



Le Superkit RESTOM : souvent copié, jamais égalé !
Plus de 150'000 réservoirs traités en France.

20, rue du 1^{er} Mai, 71500 Louhans
03 85 74 95 60

CUSTOM shop

SPECIALISTE
HARLEY - DAVIDSON
&
TOUS CUSTOMS



Tél : 01.39.11.92.30
Fax: 01.39.11.92.96

78 bd Robespierre
78300 POISSY



Pièces détachées Accessoires
Réparations Transformations

Dépôt Vente
200 m²

CUSTOM PATCHES

FABRICATION DE PATCHES PERSONNALISÉS
DRAPEAUX, PORTE-CLÉS
PATCHES CLUB

TOUTES QUANTITÉS

A3Mdiffusion

www.a3mdiffusion.com



Tél: 03 27 81 67 14 adam3m2008@gmail.com

**POUR UNE PARUTION PUBLICITAIRE
DANS NOS PAGES, CONTACTEZ
STÉPHANE BOUVIER
AU +33(0)1 77 01 83 15
OU PAR MAIL À
PUBLICITE@WILD-MOTORCYCLES.COM**

SECRET PLACE

2017 X 2018
MONTPELLIER
Home of Underground Rock

VEN 26 JAN LOS FASTIDIOS
+ Sans Voix

LUN 29 JAN COMEBACK KID
+ Nasty
+ Quasar

ONE MAN BAND FESTIVAL #5
9 & 10 Février 2018

SAM 03 MAR KING SALAMI & THE CUMBERLAND 3
+ Les Rustyn's
+ Johnny Go Ray DJ Set

DIM 04 MAR ORPHANED LAND
In Vain + Subterranean
Masquerade + Aevum

THIS IS ENGLAND #71 2018
VENDREDI 9 & SAMEDI 10 MARS

VEN 23 MAR ROLO TOMASSI

WWW.TOUTAFOND.COM
SECRET PLACE - 25 RUE SAINT-EXUPÉRY - 34430 SAINT-JEAN-DE-VÉDAS - 03 84 00 07 11
*POUR ACCÉDER AUX CONCERTS DE LA SECRET PLACE ADHÉSION DE 3€ / 2017






SCULPTED

CONSOLE RELOOKÉE

l'insert Sculpted permet de relooker facilement la console des réservoirs de Street Glide et Road Glide fabriqués à partir de 2008. Fabriqué en ABS.

Infos complémentaires sur www.Kuryakyn.com



ÉTRIERS

POUR TOUS

GMMA, filiale de BDL, offre aux amateurs de tourisme et de custom une gamme d'étriers de frein pouvant répondre à toutes les applications custom et, le cas échéant, remplacer l'équipement d'origine des Sportster, Dyna, Softail ou Touring.

Plus d'info sur www.beltdrives.com

EN KIT

GET THE KICK !



Kit kick complet avec tous les accessoires requis, arbre de transmission, bras de kick, pédale de kick et couvercle de poulie. Le kit pour les Sportster de 2004 à aujourd'hui comprend également un arbre principal de transmission.

Revendeurs Zodiac (liste sur <https://zodiac.nl/fr> et au 01 45 93 10 75).





GUIDONS FEHLING MX STYLE

Fehling, fabricant reconnu, propose un chouette guidon stylé motocross en 1" de diamètre, 90 cm de large et 13 cm de hauteur. Davantage de modèles disponibles en 7/8" de diamètre.

Revendeurs MCS (liste sur www.motorcyclestorehouse.com et au 04 90 67 76 33).



FILTRE LOWBROW LOUVERED

Grâce aux supports Lowbrow Customs, ce filtre à air peut être installé sur carburateur CV et les injections EFI des Sportster (1991 à 2015), des big twins (1993 à 2006), des Dyna (2004 à 2015), mais aussi sur les carburateurs S&S Super E et G. Livré complet avec filtre lavable, joint et vis BTR.

Plus d'infos sur www.lowbrowcustoms.com



**LOWBROW
CUSTOMS**
MOTO PARTS & ACCESSORIES

PANAM SOUS PRESSION

Ce manomètre PanAm (diam. 40 mm) vous permettra de garder un œil sur la pression d'huile du moteur en toute circonstance. En noir ou en chromé.

Revendeurs W&W Cycles (liste au 04 68 08 27 77 ou www.wwag.com).



ROCKIN' RHYTHM PARTY #6

OLD TEDS NEVER DIE

Par Broz

Amis des roulaquettes, de la drap jacket et de la banane bien lustrée bonjour ! Pour la sixième fois, l'association The Old Teds Rock'Roll remettait le couvert. Pas moins de quatre groupes se sont succédé avec, en apothéose, le grand Crazy Cavan. Dès le début de soirée, on pouvait sentir que la ferveur était bien présente. Un engouement

pour le rock, le vrai, celui qui vient des tripes et de l'âme, flottait dans l'air tellement il y avait de monde dans la salle des fêtes de Toury, ce soir du 18 novembre 2017. Rien de moins que 600 entrées ont été vendues, ce qui est un record. Bien qu'ayant prévu large, cette fois-ci, l'effet Crazy Cavan a payé. Tout le monde voulait voir cette icône du rock

anglais, fidèlement accompagnée de ses Rhythm Rockers. Le vieux briscard a plus de quarante ans de métier. Ça se sent à l'écoute ! Une réussite totale pour cette édition, ce qui laisse augurer une septième à l'automne prochain. Et je vais détourner l'intro d'un morceau de mon groupe préféré pour termi-

ner : *It's been a long time since I rocked and rolled...* Après tout, lui aussi était anglais et jouait du rock n' roll !



7 / 8 juillet 2018

Back to

25th Dragster

www.runcapsud.fr

Aerodrome
Le Pechereau (36)

RUN CAP SUD



Championnat de France

Expositions, Stands, Camping, Restauration, Concerts





SPRINGER ÉTROITE HANDMADE

Fourche springer de Big Twin fabriquée à la main par Phares Cycle Parts. Cette magnifique fourche plus étroite de 2" que le modèle original existe en plusieurs longueurs (stock à +20").

Sur commande uniquement. Compter 6 semaines de délai.

PCP fabrique également une fourche springer I-Beam étroitiée.

Plus d'infos sur <http://pharescycleparts.bigcartel.com>



BEL AIR TAILLIGHT NOSTALGIQUE

Un design signé Motone Customs convenant aussi bien aux cafe racers, aux choppers et aux bobbers. Un look nostalgique doté d'une technologie moderne LED à l'intérieur combinant le feu, le stop et l'éclairage de plaque. Le cuvelage peut se fixer sur n'importe quelle surface plane, et sur une surface courbe au moyen de l'adaptateur vendu en option.

Revendeurs W&W Cycles (liste au 04 68 08 27 77 ou www.wwag.com).

SLIP-ON DOUBLE GROOVE

Ces silencieux sont à installer sur les tubulures d'échappement des FLHTLU, FLTRXS, FTHRU, FLHR, FLHRC et FLHXS à moteur Milwaukee Eight.
Revendeurs Custom Chrome Europe (liste au 05 56 33 28 78 et sur www.custom-chrome-europe.com).



DRIVETRAIN BOÎTE À NEUF!

Une boîte qui fait du bruit ou des rapports qui sont durs à passer... Il est grand temps de revoir tout ça. Baker propose des kits comprenant tout ce qu'il faut, joints d'étanchéité compris, pour redonner du pep's à votre boîte de vitesses d'origine (Softail, Dyna ou Touring) ou Baker.

Plus d'infos sur <https://bakerdrivetrain.com>

PAUGHCO EMBOUT LAITON

Il se destine aux tubes d'échappement en 1 ou 2 pouces de diamètre à coupe droite. Pour le fixer, il suffit de glisser l'embout dans le tube, de percer un trou pour la vis de fixation et de visser cette dernière. Trois modèles au choix.

Plus d'infos sur www.paughco.com



PREMIER TROPHY

REVIVAL

Déjà présente sur le créneau des casques intégraux "revival", Premier enfonce le clou avec son Trophy BTR8M reprenant le look des casques de pilote des années 70 (malgré une technologie moderne avec calotte en fibre tri-composite). Un style craquant avec intérieur en cuir surpiqué et finition vieillie réalisée à la main qui rend chaque casque unique!

Taille : XS au XL

Prix : 357 euros

Contact : Accessoires Diffusion
(www.accessoires-diffusion.com),
tél. 04 93 75 78 23 ou sur acdif@wanadoo.fr



RST WAX TT CLASSIC

BON COMPROMIS

Coupe classique, mais technologie moderne, la veste trois quarts en coton ciré RST combine le meilleur des deux mondes tout en conservant un prix de vente accessible. Et tout ça sans mégoter sur la qualité (coton wax, doublure thermique, belles finitions) ou sur la sécurité (protections CE). Un excellent compromis!

Taille S à 3XL

Coloris : noir, marron et beige

Prix : 229 euros (coton) et 269 euros (wax)

Contact : Bihr, tél. 08 21 00 05 55 ou
www.bihr.eu



MACNA ARCTIQ

HIVERNAL

Parfait pour une utilisation touring hivernal, le gant Arctiq de Macna est un produit haut de gamme disposant des meilleures solutions techniques, aussi bien pour obtenir une étanchéité totale (système Dry-out) que pour une isolation permettant de rouler par des températures extrêmes (Isosfur). Il y a même une raclette sur le pouce pour déneiger votre visière!

Taille : S à 4XL

Prix : 169,95 euros

Contact : www.macna.com ou www.dcs-fashion.com



SIXS UNDERWEAR WARM

BIEN ISOLÉ

Alliée de choix en cette période de frimas, la firme Sixs propose une gamme complète de sous-vêtements permettant de lutter efficacement contre les températures négatives. Réalisés en thermo-carbon, les produits Warm assurent une isolation 45% supérieure aux tissus classiques pour une thermorégulation optimum. Ça marche pour la moto, mais aussi pour toutes les autres activités sportives!

Taille : XS à XXL

Trois modèles

Prix du modèle zippé : 69 euros

Contact SEMC : 03 89 42 77 45 ou www.semc.pro

BERING

GAMME PLUIE

Si le froid est dur à supporter, c'est encore pire pour la pluie. Et quand les deux décident de gâcher votre sortie, il y a intérêt à être bien équipé! Ce sera le cas si vous choisissez les vêtements de pluie Bering qui propose une gamme complète de vestes, pantalons ou ponchos. Autre point fort des produits Bering, une pochette de rangement permettant de plier le matos pour un encombrement ultra réduit.

Taille S à 4XL

Prix :

de 39,90 euros
pantalon)

à 59,90 euros

(poncho)

Contact :

Bering Motorcycle
Clothing sur
www.bering.fr



PUNTA BAGNA

UN ÉVÉNEMENT, UN BIKE SHOW ET UN RUN !

WILD OPEN BIKE SHOW

Il s'agit d'un bike show statique qui se déroulera tout au long du week-end sous un chapiteau situé au cœur de l'événement. Il est ouvert aux professionnels et aux particuliers désireux d'inscrire et d'exposer leur moto pendant toute la durée de l'événement. Un jury constitué de professionnels, de membres de l'équipe ATM et du staff *Wild Motorcycles*, désignera ensuite les cinq meilleures motos. Les propriétaires des motos choisies par le jury se verront remettre un trophée ainsi que des bons d'achat, des pièces, des accessoires ou des vêtements gracieusement offerts par les sponsors et les commerçants présents sur l'événement. Le nombre de motos étant volontairement limité à 50, il est impératif que ceux qui souhaitent y participer demandent le bulletin d'inscription via l'adresse infobikeshow@wild-motorcycles.com ou par courrier en envoyant une demande écrite accompagnée d'une enveloppe timbrée à leur adresse à **Wild Motorcycles - BP 70405 - 45304 Pithiviers Cedex** et le renvoient accompagné d'une photo de leur moto **avant le 10 juin 2018** dernière limite par e-mail ou par courrier à ces mêmes adresses.

Quel que soit le mode d'inscription choisi, il est impératif que votre bulletin nous parvienne avant le 10 juin afin que nous ayons le temps de sélectionner les motos et, surtout, de faire réaliser le T-shirt collector offert à tous les participants qui en feront la demande (taille à cocher sur le bulletin). Le Wild Crew se réserve le droit de refuser toute moto qui ne correspondrait pas à l'esprit de ce bike show et aux valeurs que nous nous efforçons de mettre en avant dans chaque numéro de *Wild Motorcycles*.

Attention : les motos doivent être présentes sur le site le vendredi 29 juin au plus tard.

**Catégories du Wild Open Bike Show
Elles seront définies lorsque nous
serons en possession de toutes les
inscriptions.**

KING OF THE HILL

Parce que le Wild Crew considère qu'une moto, aussi sauvage et belle soit-elle, est avant tout faite pour rouler, nous avons décidé de corser les choses en organisant un run d'une vingtaine de kilomètres en direction du col du Galibier (2 640 m), réservé aux participants du Wild Open Bike Show et surtout à ceux qui estiment que leur moto a toutes les chances d'être élue Best of Show par le jury. Bien sûr, il ne s'agit pas d'une course, mais ce run en direction du sommet mettra en exergue la fonctionnalité des véhicules présents dans l'ambiance conviviale et amicale qu'aiment partager tous les motofreakers. À noter que ce run aura lieu qu'il vente, qu'il pleuve ou qu'il neige. Le run s'élançera de l'aire située devant le bike show où seuls les possesseurs de motos inscrites au Wild Open Bike Show devront se retrouver, à 10 h 30 précises, le samedi 30 juin. (Règlement complet sur demande).



INSCRIPTION WILD' OPEN BIKE SHOW

29, 30 JUIN & 1^{ER} JUILLET 2018
VALLOIRE - SAVOIE (73)

RENSEIGNEMENTS SUR LE CONSTRUCTEUR

(seuls les nom/prénom du propriétaire, le nom de l'enseigne et la ville apparaîtront sur la fiche accompagnant la moto)

Nom/Prénom : _____
Nom de l'enseigne (le cas échéant) : _____
Adresse : _____
Code postal : _____
Ville : _____
Pays : _____
Téléphone : _____
E-mail : _____
Site internet : _____

RENSEIGNEMENTS SUR LE PROPRIÉTAIRE

(si ces informations sont identiques à celles du constructeur, ne rien inscrire ci-dessous)

Nom/Prénom : _____
Adresse : _____
Code postal : _____
Ville : _____
Pays : _____
Téléphone : _____
E-mail : _____

RENSEIGNEMENTS SUR LA MOTO

Nom de la moto : _____
Marque : _____ Cylindrée : _____ Année : _____
Type de cadre : _____ Inclinaison/allongement : _____
Bras oscillant : _____ Type fourche : _____
Boîte de vitesses : _____
Roue (jante/pneu) avant : _____ Roue (jante/pneu) arrière : _____
Frein avant : _____ Frein arrière : _____
Finitions (traitements de surface) : _____

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

(type carburateur, échappement, transmissions primaire et secondaire, réservoirs essence et huile, garde-boue, guidon, etc.)

JE VEUX LE T-SHIRT COLLECTOR : OUI NON
 HOMME
 FEMME
TAILLE : S M L XL XXL

Écrivez le plus lisiblement possible afin d'éviter toute erreur à la lecture, principalement dans vos coordonnées.

Après avoir complété cette fiche de renseignements, vous pouvez :

• la retourner par courrier accompagnée d'une photo de votre moto à l'adresse suivante :

WILD MOTORCYCLES - BP 70405 - 45304 PITHIVIERS CEDEX - FRANCE

• la retourner par e-mail accompagnée d'une photo au format jpg à infobikeshow@wild-motorcycles.com





DUEL AU SOLEIL!

GRAMISIA CHOPPERS

Gramisia désigne une mauvaise herbe dans la langue du Piémont, d'où est originaire Valentino. Sa grand-mère le surnommait ainsi quand il était jeune et passait son temps à faire des bêtises dans la ferme familiale. Du coup, quand Valentino a cherché un nom pour son bouclard, Gramisia Choppers lui est venu tout naturellement ! Rencontre avec ce passionné de moto qui vient régulièrement nous rendre visite dans les Alpes lors de la Punta Bagna Kustom Party...

Par RasKar – Photos : Bag et RasKar

Toute la boucle arrière du châssis d'origine a été modifiée, ce qui abaisse quand même de 14 cm la hauteur de l'assise...



Ce bouclard ne doit pas vous être totalement inconnu, surtout si vous lisez *Wild Motorcycles* depuis plusieurs années. Car ce n'est pas la première fois que Valentino vient faire un tour dans nos pages pour dévoiler son savoir-faire. En juin dernier, c'est à la Punta Bagna de Valloire que nous nous sommes retrouvés. Il y présentait ses deux der-

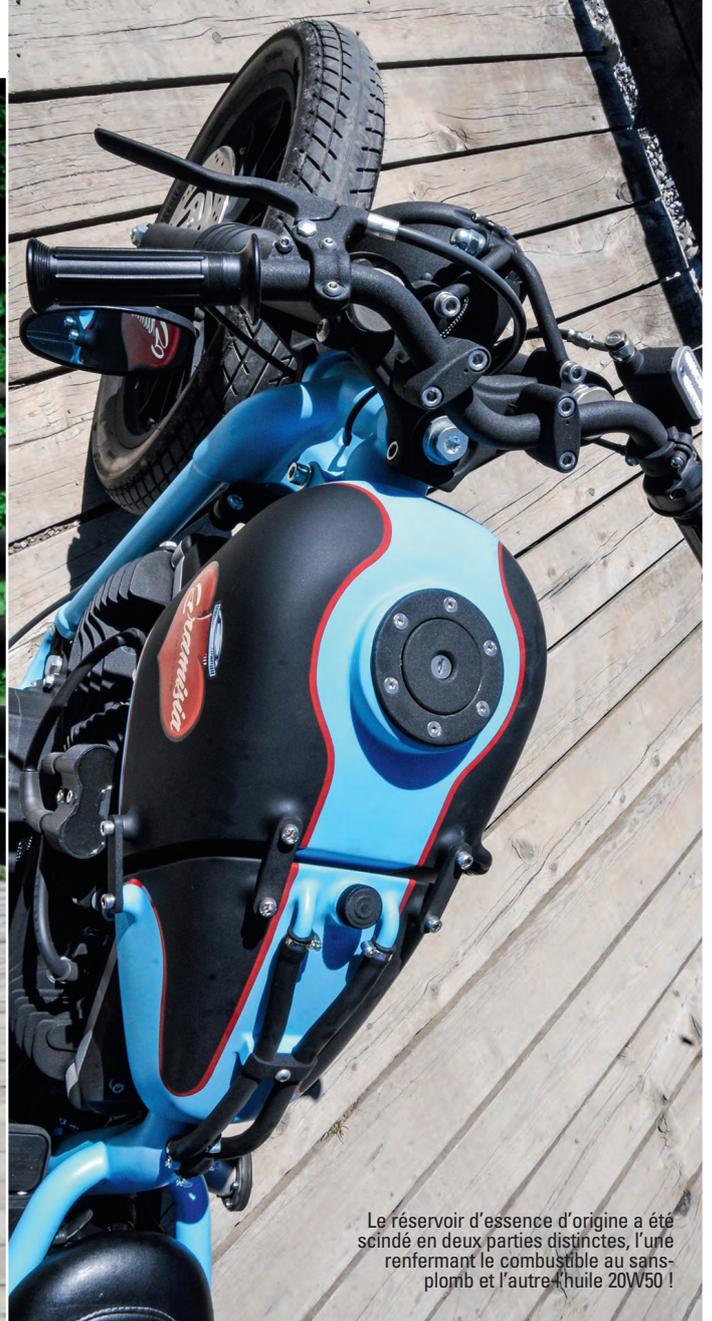
nières préparations prêtes à participer au bike show. L'une sur une base de Sportster et l'autre construite autour d'un puissant bloc Evo S&S Cycles. Et comme à son habitude, l'une est aux antipodes de l'autre! Mais ces deux bécanes laissent entrevoir, sans le moindre doute, l'esprit "carré" de ce préparateur qui a horreur du superflu et du moindre câble ou de la moindre

patte inutile venant accrocher le regard. Ce qui se comprend parfaitement quand on arrive à ce niveau de création...

Torino!

Gramisia Choppers est installé au nord-est de la ville de Turin. Cela fait une dizaine d'années maintenant que Valentino exerce ce métier. Et comme

en Italie, la moto fait partie intégrante de la vie de tous les jours au même titre qu'un expresso, vous comprendrez facilement que Valentino n'a pas été élevé en dehors des sentiers battus, bien au contraire. C'est au guidon de quelques japonaises qu'il s'est fait la main dans sa jeunesse en essorant la poignée en grand! Et comme beaucoup de motards, Valentino a un jour



Le réservoir d'essence d'origine a été scindé en deux parties distinctes, l'une renfermant le combustible au sans-plomb et l'autre l'huile 20W/50 !



embrassé l'asphalte un peu trop fort, ce qui lui a valu d'être immobilisé durant de longs mois. Chassez le naturel, il revient au galop ! Valentino a

eu beau mettre de côté son amour pour la vitesse, il n'en reste pas moins fan de gros moteurs puissants qu'il installe régulièrement sur les motos

qu'il construit. Vous avez peut-être d'ailleurs pu vous en rendre compte, de ce point de vue-là, certaines de ses réalisations frisent l'indécence, diront

certain, mais la plupart d'entre elles sont totalement en harmonie avec l'esprit minimaliste que le boss veut véhiculer. Pour la petite histoire, il

Fabio, le proprio de ce splendide Sportster, a été littéralement envoûté par les idées de son ami Valentino, qui a su mettre en avant son savoir-faire...



À croire que le bout du Supertrapp destiné à prendre place sur l'échappement a trouvé un meilleur emploi en tant que filtre à air !



était allé se chauffer auprès des plus grands constructeurs français et européens en 2010 durant le Free-Wheels, avec un chop construit sur une base de Sportster, et en était reparti avec le premier prix chopper, rien que ça !

Le Sportster de Fabio

Fabio est donc le propriétaire de ce terrible Sportster qui, au premier abord,

ne diffère pas tellement d'un modèle d'origine légèrement modifié. Sauf qu'à y regarder de plus près, certains détails mettent la puce à l'oreille ! Valentino et Fabio sont de très bons amis depuis plus de vingt ans et à force de voir Vale rouler au guidon de bécanes hallucinantes, Fabio a décidé, il y a quelques années, d'emprunter la route H-D histoire de comparer les plaisirs

qui en résultent. Depuis, Fabio ne jure que par le Bar & Shield ! Il y a deux ans environ, il décide donc de posséder son propre spet préparé, à condition que son pote Valentino accepte de s'en occuper. Ce qui sera le cas, bien évidemment. Valentino laisse fuser deux ou trois idées (un réservoir fendu ainsi qu'un châssis modifié) qui suffisent à Fabio pour laisser carte blanche à son

pote. Du coup, Valentino se met au travail. Il démonte entièrement le Sportster et en modifie complètement le châssis, plus particulièrement la boucle arrière, en abaissant l'assise de 14 cm (!) et en intégrant la coque arrière en métal à l'ensemble du cadre. Il supprime également tous les appendices inutiles et disgracieux et fait en sorte de passer les durites d'huiles à

Débarrassé de tous ses appendices et peint en bleu turquoise, le châssis prend un aspect bien plus massif qu'à l'origine !





Biker invétéré depuis plus de vingt ans, Andrea a possédé bon nombre de bécanes. Mais il revient toujours chez Gramisia Choppers, où qualité va désormais de pair avec amitié...

travers le tube central. Il fait de même avec l'électricité qu'il cache en partie dans le châssis, afin de tout faire disparaître. Il découpe le réservoir d'essence en deux pour créer le bac à huile dans la partie arrière. La partie avant étant réservée à l'essence, il y soude une trappe aviation pour le remplissage. Il soude une demi-sphère en aluminium sur le carter d'arbre à cames et

peint le tout du même noir mat que le reste du moteur. Valentino confectionne les échappements ainsi que le filtre à air façon Supertrapp. Les amortisseurs laissent place à des struts, eux aussi peints en noir afin de les rendre plus discrets. Le guidon à triple cintrage reprend le dessin du té de fourche supérieur et là aussi, l'ensemble est finalisé avec du noir mat. Le reste du

châssis est peint en bleu turquoise, ce qui lui donne un effet bien plus massif que le noir brillant d'origine. Le tout relevé du logo de Gramisia Choppers que l'on retrouve au même endroit sur toutes ses créations. Au final, Fabio a totalement halluciné de voir la tournure prise par son piège, ainsi que tout le travail réalisé par son pote en si peu de temps!

Le chop d'Andrea

Aux dires de Valentino, Andrea est devenu son ami au fil du temps et des bécanes qu'il lui a construites. Andrea roule sur des chops depuis vingt ans maintenant et il en a possédé un sacré paquet! Certains ne sont restés entre ses mains que l'espace d'une saison, d'autres ont eu la chance d'être conservés plus longtemps. Mi-2016,



Le guidon, bien que minimaliste à l'image de la peinture, s'offre des commodos haut de gamme et made in France !



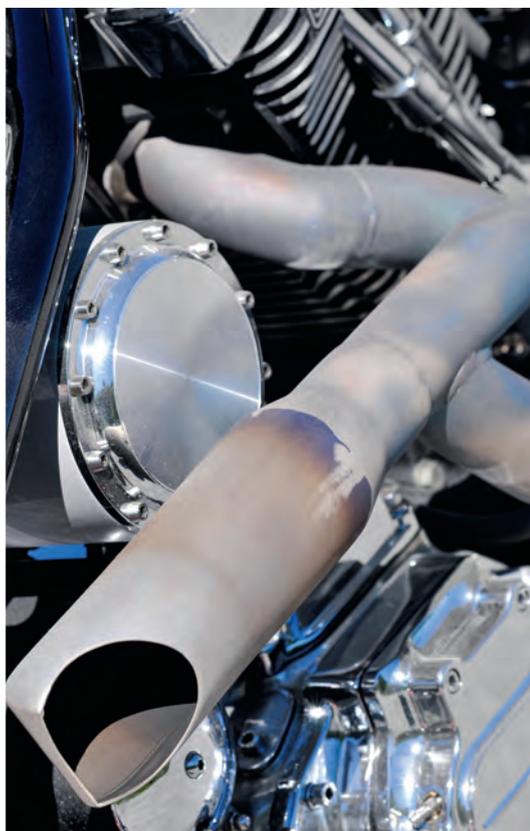
Andréa vient voir Vale pour lui annoncer une bonne nouvelle : il vient de vendre à bon prix un chop et veut maintenant que Valentino lui en construise un nou-

veau, mais à certaines conditions ! Ravi de cette annonce, Vale écoute son pote. La peinture doit être noir/violet, aucune fixation ou appendice ne doit

être apparent, bref, quelque chose de vraiment clean, avec un bon moteur qui en a sous la poignée, histoire d'envoyer quand c'est nécessaire ! "Andrea

m'avait suffisamment détaillé son projet pour que je ne lui donne rendez-vous que lorsque son chop serait terminé ! Avant qu'il parte de la maison, j'ai pris

Aux dires de Valentino, Andrea est devenu son ami au fil du temps et des bécanes qu'il a construites pour lui...



le cadre rigide que j'allais utiliser, je l'ai posé sur deux cales de bois et lui ai demandé de me montrer à quelle hauteur il voulait que soient positionnés ses mains et ses pieds. Ensuite, je ne l'ai revu que six mois plus tard!" Valentino retravaille copieusement le châssis rigide choisi au départ, en rehaussant la colonne de direction et en modifiant la fixation de l'axe de

roue arrière. Il fait également disparaître toutes les fixations du réservoir d'essence, du bac à huile, du garde-boue arrière, ainsi que toutes les attaches et pattes inutiles. Il fixe les commandes au pied, à gauche sur le carter interne de la courroie primaire de 3 pouces de large, et à droite entre la boîte de vitesses et le moteur. Il commande un moteur V Series de

chez S&S Cycles et utilise une boîte de vitesses des années 90 refaite à neuf et agrémentée d'un embrayage hydraulique. Pour contrôler l'embrayage ainsi que l'étrier 4 pistons avant de chez Performance Machine, Valentino opte pour une paire de leviers Beringer couleur or, histoire de trancher avec la couleur gris apprêté du guidon fait sur mesure.



Livraison, jour d'émotion

Le jour de la livraison, Valentino avait installé le chop à l'extérieur du garage recouvert d'un drap et avait placé une

chaise à bonne distance afin qu'Andrea s'y installe. Étonné de cette mise en scène, Vale expliquera après coup à son pote que cela était fait spé-

cialement pour capter son émotion au moment où il retirera le drap du chop! Car pour Valentino, c'est l'un des moments les plus puissants dans la

construction d'une bécane. "Celle qui me pousse à continuer ce travail, encore plus que l'aspect économique!" "Vavavoummm! **WM**

La plupart des réalisations de Valentino frisent l'indécence diront certains, mais la plupart d'entre elles sont en totale harmonie avec l'esprit minimaliste que le boss véhicule...

EL PADRE

EN MÉMOIRE DU PÈRE

La perte d'un père aimant n'est pas une affaire simple à régler. Pour Yohann, cela devait inmanquablement passer par la réalisation d'un chopper qui lui soit entièrement dédié et qui mette en exergue les valeurs qu'il a su inculquer à ses enfants. Voilà qui est fait !

Par Gaby





Un Shovelhead entièrement refait propulse le chopper que Yohann a souhaité dédier à la mémoire de son père et aux valeurs que celui-ci lui a transmises.



Yohann, aujourd'hui plus connu sous le nom de Kos'Thor, a la bécane dans le sang depuis qu'il est tout gamin. Quand, âgé de 18 ans, il a enfin le permis en poche, il effectue ses premières armes sur une "bolidesque" Kawasaki. Il aime rouler vite et les motos qui suivront — des Kawa — seront souvent copieusement affûtées. Son amour de la vitesse le conduit tout naturellement à revêtir une combinaison de pilote pour aller en découdre sur la piste au guidon de... Kawasaki, of course! Rouler vite sur un circuit est certes moins dangereux que de le faire sur route, mais cela n'empêche pas Yohann d'aller parfois au tas. C'est d'ailleurs à l'occasion d'une gamelle, plus grosse que les autres celle-là, qu'il raccroche son cuir et tire un trait définitif sur la compétition. Intéressé par tout ce qui est mécanique, il se découvre alors une passion pour les caisses et les motos américaines. Pour financer ses projets perso, il commence par impor-

ter quelques véhicules US plus ou moins customisés. Cela lui donnera l'occasion de rider en Harley-Davidson munies d'un cadre rigide ou non. En 2009, Yohann décide de mettre un nom sur tout cela. Ce sera Kos'Thor, un nom composé à partir de son patronyme et des origines normandes (viking) de sa maman, qui rappelle également la peluche de castor qu'il possède depuis toujours. Il claque son logo sur un pick-up Chevy C10 de 1962 qu'il vient d'importer. Sa petite affaire est lancée.

Le dernier voyage

Pour récupérer les véhicules qu'il achète, Kos'Thor fait régulièrement le déplacement jusqu'au Havre. Il y va avec l'un de ses deux frangins (Tof et Alexis), ou parfois avec son père. En 2014, c'est justement avec son paternel qu'il part en direction du port normand pour aller chercher un Shovelhead de 1977, déjà monté en rigide, qu'il vient d'acquérir. Ce sera le dernier voyage qu'il effectuera avec son

père, celui-ci décédant quelques jours après leur retour en Lorraine. En plein chagrin, Yohann décide de dédier le chop à la mémoire de celui qui lui a inculqué des valeurs fortes et a su faire de lui un homme. Après avoir fait peindre le réservoir Lowbrow Customs et le bac à huile Anything Goes Custom Cycles par Bertrand "Picasso" Dubet, Yo se dépêche de remonter rapidement le chop afin que celui-ci puisse être baptisé à la date anniversaire des obsèques de son papa par le prêtre qui les avait célébrées. Ce montage rapide, mais en bonne et due forme tout de même, permettra en même temps à Yohann de vérifier le bon état général de la mécanique tout au long de la saison suivante.

Ayant constaté que le Shovelhead consomme un peu trop d'huile, Yo décide de refaire le moteur. Et, tant qu'à faire, il en profite pour modifier le chop. Cela débute par une mise à nu sans concession. Le moteur est ensuite entièrement démonté. C'est à ce moment-là



Si les Kawa ont longtemps accompagné le quotidien de Yohann, ce chopper occupe maintenant une place à part dans son cœur.



Courte et fine, Yo n'a aucun mal à placer sa
moto sur la trajectoire. Un vrai vélo !



À la demande de Yo, Lo's Pinstrip a peint un proverbe polonais sur la courroie : Un père à deux vies, la sienne et celle de son fils.

Joli travail de gravure et de sellerie exécuté par Steel Tattoos et Joff Le Barbu.



Un père, on n'en a qu'un. Yohann a voulu rendre hommage au sien en lui dédiant ce chopper.

que Yo se rend compte que le Shovel 1200 qu'on lui a vendu est en fait un 1340. Il confie les cylindres à Pascal, un pote travaillant chez Gautier Moulron, pour un réalésage en troisième cote. Sur cette base, Yo installe des pistons Wiseco haute compression et refermera le berlingot après avoir remplacé les soupapes, leurs ressorts et tout ce qui va bien. Une fois le bloc refermé, il a la sage précaution de substituer la pompe à huile d'origine par une S&S réputée pour débiter davantage. Voulant mettre toutes les chances de son côté, il remplace également le système d'allumage stock par un module Crane Hi-4 et dote la bobine d'allumage de fils de bougie avec embouts en laiton vintage de chez Seven Sins Choppers.

Ferveur religieuse

Une fois la partie mécanique sous contrôle, Yo peut se pencher sur la partie-cycle en toute quiétude.. Il modifie le cadre Kraft Tech avant de l'envoyer à peindre chez Bertrand Dubet pour qu'il soit raccord avec les éléments déjà passés entre ses mains. Pendant ce temps, Yo ne reste pas les bras croisés, il usine les fourreaux de fourche. Ces derniers, tout comme les cache-culbuteurs, le carter d'allumage, les tés de fourche, les échappements de 2" en inox Fenland Choppers (UK), le filtre à air Paughco ainsi que quelques autres pièces, sont expédiés aux US chez Jeremy Potts de Steel Tattoos pour y être gravés de motifs religieux à base d'arabesques et de roses.

Jeremy fera apparaître Kos'Thor Motors sur les cache-culbuteurs et les initiales des deux frangins de Yoann sur les fourreaux de fourche. Après les avoir attendues pendant plus d'un an, Yohann reçoit enfin les jantes Invader qu'il avait commandées aux US chez Scotty's Invaders. Celles-ci n'ayant pas été chromées à sa demande pour réduire le délai, Yohann les expédie au Portugal pour leur faire prendre un bain de chrome. Il fera de même avec le garde-boue, le sissy-bar et quelques autres babioles. Il demande à Joff le Barbu de concevoir des poignées en cuir repoussé pour le guidon H de Biltwell, une selle, une ceinture de fixation pour la batterie et, moins fréquente encore, une tringle souple per-

mettant d'activer l'embrayage suicide. Pour passer les vitesses, Yohann fabrique un *jockey shifter* en y incorporant un buste de la Vierge commandé en Pologne. Une thématique religieuse que l'on retrouve également au niveau de la pédale de kick *homemade* réalisée à partir d'une statuette représentant la mère de Dieu. Lorsque tout est revenu dans son atelier, Yohann procède aux derniers ajustements nécessaires avant de remonter le tout avec le plus grand soin. Yohann peut enfin mettre le contact et démarrer son chopper sous le regard encourageant que lui adresse son père de tout là-haut. Maintenant, c'est à Yohann d'écrire la plus belle histoire qui soit au guidon de son chopper ! **WM**

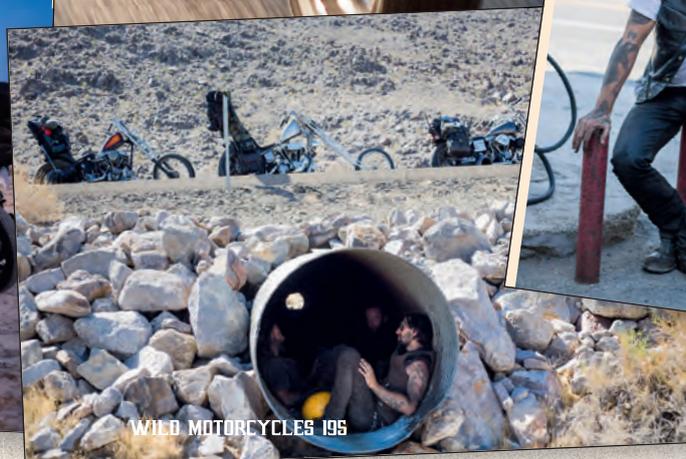


Lifestyle

LE MONDE SELON JOSH KURPIUS

Certaines personnes parfaitement en phase avec leur époque relaient une vision innovante qui fait l'unanimité dans leur milieu. C'est le cas de Josh Kurpius, artiste éclectique dont la sensibilité s'exprime sur de nombreux supports. Dans ses photos bien sûr, mais aussi en 24 images/seconde, dans le film *21 Days Under the Sky*, ou encore en qualité d'ambassadeur de la firme Harley-Davidson. Leader d'opinion 100 % lifestyle !

Par Bag - Photos : Josh Kurpius (www.joshkurpius.com) Courtesy of Revolution Magazine





À tout juste 36 ans, Josh Kurpius a déjà un sacré parcours de vie. Tour à tour photographe, acteur ou prescripteur pour une marque de moto centenaire, sans parler de ses apparitions aussi fugaces que remarquées dans des clips comme *Ride* de Lana del Rey, le natif de l'Illinois n'a pas trop le temps de s'ennuyer ! Josh tient de son père le goût des voyages. Gérant d'une entreprise de peinture, celui-ci l'embarquait durant ses

huit semaines de vacances, arpentant le pays pour bosser avec lui. Un jour, après être tombé d'un toit, il change de vie en ouvrant un atelier de mécanique dans la maison familiale. Pour Josh, qui étudie alors la joaillerie et commence à travailler le métal, c'est comme ça que tout a débuté. S'ensuit l'envie irrépressible de posséder une moto. Josh sort du collège, vient de se marier (!) et n'a pas un sou en poche, mais comme un pote de son

père se sépare justement d'une brêle démontée pour seulement 1400 dollars, il saute sur l'occasion. Pourtant, même s'il est certain de vouloir une H-D, cet Ironhead "basketcase" est son dernier choix de moto... En le découvrant, il se dit : "Merde je vais être le trou du cul qui traîne toujours en arrière et dont la moto tombe toujours en panne..." C'est tout le contraire qui s'est passé et c'est sur cette machine, devenue entre-temps son terrible

chopper baptisé Locust, qu'il roule toujours actuellement !

Hit the road, Josh

Durant sa dernière année de collège, Josh suit des cours de photographie à Chicago et c'est à peu près à la même période qu'il s'intéresse à la moto, ayant par hasard lié connaissance avec le proprio d'un chop Panhead et son crew. Le courant passe,



Si les images de Josh Kurpius interpellent, c'est avant tout parce qu'elles sonnent juste. Une authenticité qui fait écho à des moments que déjà vécus... ou que d'autres souhaiteraient ardemment vivre !



Que signifie le nom de ton Ironhead, Locust ?

Le locust est une espèce de sauterelle avec des antennes courtes, je trouvais que ça correspondait bien à la ligne générale de mon 1000 fonte.

La Locust semble finalement être très fiable. Quel a été ton plus long voyage ?

C'était pour le film *21 Days Under the Sky*. On était partis de Salinas, en Californie, pour aller jusqu'à New York. Une fois sur place, je suis reparti et j'ai parcouru 1600 bornes en solitaire en une journée pour rentrer chez moi dans l'Illinois. Le lendemain matin, mes potes tambourinaient à ma porte pour partir faire un trip autour du lac Michigan... 9000 bornes, je dirais. Je suis fan d'Iron Butt (course de distance) et une fois j'ai fait 1640 km en 22 heures avec un réservoir de 6 litres seulement !

Quel a été ton plus gros flip sur la route ?

Avec le chop, j'en ai déjà eu pas mal, forcément... Le pire, je crois que c'était en allant au Born Free en 2012. Comme ma moto est vraiment étroite, elle devient difficile à maîtriser quand il y a des bourrasques latérales. En traversant l'Iowa, c'est devenu vraiment violent. J'étais en train de doubler un semi-remorque quand une rafale m'a projeté presque sous sa remorque, juste devant les roues arrière. J'ai mis un coup de gaz et je m'en suis vraiment tiré de justesse. Quand je me suis arrêté à la station suivante j'étais tellement flippé que je n'arrivais plus à descendre de la moto... Mes potes m'ont dit qu'ils m'avaient carrément vu mort !

Tu as dû voir des trucs hallucinants, non ?

J'aimerais avoir noté dans un journal toutes les expériences incroyables dont j'ai été témoin... Mais hélas, une fois vécues, la plupart sont ensuite tombées dans l'oubli ! J'ai conservé sur pellicule certains de ces moments, mais quand les choses dégénèrent je protège d'abord mon appareil photo, donc il m'en manque pas mal... J'évite de photographier des situations impliquant des drogues ou des dérapages sexuels, par respect pour les intervenants, mais c'est justement ce type d'expérience qui est le plus hallucinant. Si c'est off, je te raconte... Sinon c'est niet !



Josh commence à traîner régulièrement avec eux et bien qu'il soit le plus jeune de la bande, ces passionnés deviennent assez vite pour lui une sorte de deuxième famille. Stakhanoviste du 24x36, Josh prend des photos pendant les runs avec ses potes, sans vraiment envisager de se spécialiser dans les photos de moto. Pourtant, lorsqu'il

envoie certains de ses clichés à des magazines, l'un d'entre eux publie une de ses images en première page ! La suite de l'aventure se fera un peu contre mauvaise fortune bon cœur. Josh divorce et, dégoûté, il part avec le Locust sur les routes, écumant la scène kustom américaine et faisant une tonne de rencontres hautes en couleur

tout en continuant à prendre des photos pour lui-même ou pour assurer sa pitance en les vendant de plus en plus régulièrement à des magazines. En parallèle de sa vie de bohème, Josh (qui pourtant déteste l'informatique et le numérique...) a créé un blog pour partager ses expériences, et c'est par l'entremise de ce média qu'en

2009, Harley-Davidson MoCo le contacte pour mettre sa sensibilité photographique au service de la firme. Mais surtout pour devenir une sorte "d'influenceur", un leader d'opinion en phase avec son milieu, capable de porter la bonne parole auprès de la jeune génération qu'Harley-Davidson a tant de mal à capter.





Outre sa proximité avec le milieu qui l'entoure, le secret de Josh Kurpius est de savoir capturer l'instant unique, ce millième de seconde où le miroir de son appareil photo va basculer pour figer à jamais une vraie tranche de vie.







Paysages monumentaux, purs choppers et bikers évoluant au naturel, l'empreinte lifestyle, vraie signature du travail de Josh Kurpius, sublime les poncifs pour donner à son travail un cachet hautement onirique. Sorte de manifeste pour motorfreakers !

Tranches de vie motorisées

Exposition de photos au musée de Milwaukee et concentrations partout en Amérique, de rencontre en rencontre, Josh est ensuite contacté par Michaël Schmidt, qui cherche à réaliser une version moderne d'un road trip façon *Easy Rider*. C'est comme cela que naît le documentaire *21 Days Under the Sky*, retraçant le voyage initiatique de quatre potes partant de Californie pour se rendre au Brooklyn Invitational de New York sur leurs purs choppers. Un *road movie* excellent

où le quatuor traverse guidon en main les paysages américains monumentaux au rythme des rencontres, des aléas climatiques et bien sûr, des nombreuses pannes... Une ode aux voyages et aux longues routes traversant des espaces infinis, mais surtout à l'amitié indéfectible de gens vivant la même passion. Même s'il a bien l'intention de conserver son mode de vie bohème, Josh vient de s'acheter une petite maison avec un sous-sol où il compte bien emménager son atelier. "Je n'ai jamais eu de vrai logement auparavant, car j'ai tou-

jours fui les responsabilités. J'étais toujours prêt à partir, quelle que soit la destination... Maintenant que j'ai un chez-moi, je vais continuer à voyager, mais de façon moins vagabonde. Je dirais donc que je travaille actuellement à devenir plus mature et à cultiver mes racines..." Des résolutions qui sonnent comme le début de l'âge adulte. En espérant que cette nouvelle sédentarité ne nous prive jamais de ces belles tranches de vie motorisées offrant à nos yeux avides un "ideal for living" empreint d'un esprit 100 % lifestyle! **WM**

Dossier

**BARE METAL
IS THE NEW
BLACK**



THE BEAST

KEEP IT SIMPLE AND... BARE METAL !

Peu connu dans nos contrées, l'atelier Rough Cycles fait déjà bien parler de lui en Allemagne. Il faut dire que certaines des réalisations qui en sortent, soignées pour la plupart, méritent d'être détaillées. Coup de projo sur The Beast !

Par Gaby – Photos Da Guru





Un réservoir qui ne cache pas son origine.



Ce joli maître-cylindre a été fabriqué artisanalement par Wannabe Choppers.



On a encore peu entendu parler de Rough Cycles. Il faut dire que cet atelier, établi en Allemagne, n'est en activité que depuis six ans. Au début, c'était l'aventure d'un seul homme, Mike, qui avait ouvert un petit bouclard en plein centre de Berlin. Travaillant sérieusement à la plus grande satisfaction de ses clients, il a vu sa renommée se

développer peu à peu au point que ses deux mains ne suffisaient plus pour assurer le travail. Il a donc été rejoint par un, puis deux, et enfin trois compères, passionnés comme lui et qui n'envisageaient pas de travailler dans un autre univers. Bientôt, ce qui devait arriver arriva : le shop de Berlin était devenu bien trop petit pour permettre à Rough Cycles de se dévelop-

per. L'équipe est donc partie s'installer dans un nouveau local situé à Gosen-Neu Zittau. Et plus exactement en bordure d'un lac en pleine nature, sur un site qui, avant la chute du Mur, était utilisé comme centre d'entraînement pour les espions de la RDA. De cette époque révolue, il reste encore des fosses de tir, un centre de gym, un cinéma et... un abri antiatomique.

L'équipe y occupe désormais un espace convivial de 300 m² où elle peut s'adonner à sa passion en modifiant, réparant ou restaurant les motos qui lui sont confiées. Si les gaillards avouent une préférence pour les V-twins américains calés à 45 degrés, cela ne les empêche pas de travailler avec la même ardeur sur d'autres mécaniques. Ainsi, ils ont déjà trans-

Les trous... Un leitmotiv sur cette moto. Bon, d'accord, le team n'est pas allé jusqu'à en pratiquer sur le carter primaire, mais c'était moins une !



Un réservoir exotique, un petit garde-boue *homemade*, quelques petits gimmicks et des pièces bien choisies suffisent à transfigurer une moto. Pas besoin de peinture !

formé une BMW en scrambler, une Guzzi en cafe racer bare metal gravé, quelques quatre-cylindres japonais et tant d'autres. Celle qui nous intéresse aujourd'hui, c'est Beast, le dernier Shovelhead sorti de leur atelier.

Hypoténuse

Tout est parti d'un FLH de 1978 déjà équipé d'un fringant bloc S&S SH

Series de 96 ci. L'ensemble de la partie-cycle d'origine a été conservé. Seuls les amortisseurs, jugés trop longs, ont été remplacés par des éléments aftermarket plus courts. Mike précise toutefois que le cadre a été légèrement modifié pour recevoir les nouveaux éléments de carrosserie. Les fourreaux de la fourche ont été polis miroir, tout comme le très caracté-

ristique capotage de phare. Pour décorer celui-ci, deux triangles rectangulaires en cuivre perforé ont été disposés de part et d'autre de sa grosse nervure centrale. Ils sont fixés au moyen de simples vis cuivrées. On notera au passage que leur hypoténuse a été découpée de manière à suivre la courbure naturelle du capotage. Le phare est quant à lui coiffé d'une

petite casquette à trous, réalisée en cuivre elle aussi. Des trous, on en trouve également sur le cache masquant le pontet de guidon. C'est dans l'atelier de Gosen qu'a été cintré le guidon de style drag-bar équipé de commandes Wannabe Choppers, de poignées Lowbrow Customs et de clignotants aftermarket. Posé sur la poutre centrale du cadre, on retrouve un

FICHE TECHNIQUE

Constructeur : Rough Cycles
Base : FLH 1978

■ Moteur

Type et marque : Shovelhead S&S
Cylindrée : 96 ci (1573 cm³)
Carburateur : S&S Super E
Echappements : Rough Cycles

■ Transmission

Boîte de vitesses : H-D à 4 rapports
Embrayage : BDL
Trans. primaire : H-D à chaîne duplex
Trans. secondaire : chaîne

■ Partie-cycle

Cadre : H-D FLH modifié
Fourche : H-D
Tés : H-D
Frein av. et ar. : disque et étrier H-D
Jante av. et ar. : H-D à bâtons
Pneu av. et ar. : Shynko 5.00 x 16

■ Accessoires

Risers : H-D
Guidon : Rough Cycles
Commandes au guidon : Wannabe Choppers
Poignées : Lowbrow Customs
Garde-boue : Rough Cycles
Selle : Rough Cycles
Commandes au pied : H-D
Réservoir : Zündapp DB250 modifié par Rough Cycles
Bac à huile : H-D
Phare : H-D
Feu ar. : Wannabe Choppers



Partie-cycle stock (ou presque),
moteur S&S et carrosserie
réduite... Une moto simple,
mais de bon goût.



The Beast, une FLH qui ne veut plus taire son nom, mais qui possède désormais une sacrée personnalité. Prête pour de nouvelles aventures !

réservoir de Zündapp DP250. Bien que possédant déjà un bouchon déporté à droite, son orifice a été modifié pour recevoir une trappe plus actuelle et certainement plus étanche.

Percer des trous, une habitude

Avant d'être "tatoué" d'un dragon "à la japonaise" par un membre du team, ce bidon datant vraisemblablement des années 40 ou 50 a été pourvu d'une sortie d'essence sur son extré-

mité inférieure droite, et la partie initialement prévue pour recevoir l'avant de la selle à ressort de la Zündapp a été aménagée pour accueillir un mini compteur de vitesse. Avant de former l'embase de selle (qui sera par la suite recouverte d'une sellerie blanche et noire rappelant les poignées du guidon), le team s'est penché sur la réalisation de son dossier. Il est formé dans une tôle d'acier et ses flancs ont été découpés avant d'é-

tre refermés par un fin grillage enchâssé dans un cadre en cuivre fixé par de simples vis (un gimmick qui est repris sur le support de batterie, mais avec un cadre chromé cette fois). Comme le réservoir, ce dossier est garni d'une grosse nervure centrale, rappelant celle du capotage de phare, dans laquelle ont été passés les fils alimentant le petit feu arrière Wannabe Choppers cerclé de laiton. N'affichant que 3500 km, le moteur n'a pas eu

besoin que l'on se penche sur son sort. Le team s'est contenté de fabriquer un système d'échappement 2-en-2 et de percer quelques trous (chez eux, c'est une habitude) sur le pourtour du filtre à air coiffant le carburateur S&S Super E.

Une fois ses deux jantes d'origine en 16 pouces chaussées de neuf en Shynko 5.00, la Beast était fin prête pour reprendre la route. Et Mike ne s'en est pas privé ! **WM**

Dossier

BARE METAL IS THE NEW BLACK



TENDANCE BARE METAL

*PEINDRE
OU NE PAS
PEINDRE,
TELLE EST LA
QUESTION...*

Outre le fait qu'il n'est pas toujours facile de choisir le look de sa bécane, entre bobber, chopper, custom, scrambler, café racer ou encore flat-tracker, la question de sa "décoration" reste souvent un problème majeur...

Par RasKar - Photos : archives Wild Motorcycles





La prise de tête finale lorsqu'on construit une meule réside la plupart du temps dans la déco ! Le plus simple et le plus efficace étant de supprimer cette dernière étape...



Dossier
**BARE METAL
 IS THE NEW
 BLACK**



Personnellement, la première version de mon Panhead, terminée en 2005, était bare metal (métal nu) tout simplement parce que je n'avais pas réussi à me mettre d'accord avec moi-même sur la peinture de celui-ci ! J'avais donc décidé de laisser la carrosserie à nu en attendant de flasher sur une couleur ou un motif de déco dont j'aurais été certain de ne pas me lasser rapidement. Sauf que ce flash n'a jamais eu lieu ! Du coup, mon spet est resté bare metal pendant près de sept ans avant que je ne me décide à le modifier. Pendant très longtemps, de nombreux bikers confrontés au même problème choisissaient de recouvrir la carrosserie de leur moto d'un noir

mat, satiné ou brillant lui conférant un look sobre, massif, menaçant, voire agressif, sans toutefois dénaturer son style final. Une tendance toujours très présente même si, faute de mettre en valeurs les détails les plus intéressants d'un moto, elle est de plus en plus souvent supplantée par celle du bare metal.

Une belle surface à travailler

Choisir une peinture ou un motif de décoration n'est jamais simple. D'autant que si la déco est mal choisie, il n'y a rien de tel pour plomber une jolie réalisation. Bien sûr, chacun est libre de faire comme il veut, mais attention, les conséquences peuvent être désastreuses !

Laisser le métal brut se révélera parfois l'une des meilleures solutions à adopter. Surtout si vous travaillez comme il se doit cette surface métallique. Que ce soit au papier de verre plus ou moins fin ou avec une finition polie miroir. Certains opteront pour un vernissage mat, satiné ou brillant, mais il faut faire attention à cette pratique, car très souvent, le métal va rouiller sous la couche de vernis. Personnellement, je nettoyais ma carrosserie au WD40 et je déposais une fine couche d'huile de boîte de vitesses dessus (plus visqueuse et une accroche plus longue dans le temps), ce qui retardait considérablement l'ap-

parition de points de rouilles. Mais dans ce registre, tout le monde a sa petite astuce ! Si, comme moi, vous ne trouvez pas le coloris qui vous fait rêver, optez pour un look bare metal. Une valeur sûre quels que soient le look et le style de votre moto...

WM



L'expression "less is more", qui qualifie le style d'une bécane minimaliste, fonctionne aussi très bien appliquée à la peinture !



BAREBONE SHOVEL

KEEP IT SIMPLE!

Pour qui envisage de rouler au quotidien avec une mécanique ancienne génération, il convient d'éviter le choix d'accessoires trop exotiques et d'opter plutôt pour un certain pragmatisme. L'esthétique entre forcément dans l'équation en rendant l'alchimie délicate. Dès lors, pour ne pas se manquer, le mot d'ordre devient évident: *keep it simple!*

Par Bag



Dossier

**BARE METAL
IS THE NEW
BLACK**



Comme le prouve la roue de skate décorant l'activation manuelle du solénoïde de démarreur, finition brute et dénuement calculé n'empêchent pas d'apporter un grand soin aux détails.



Le propre des Harley est de proposer un large spectre de véhicules permettant de satisfaire quasiment tous les types d'utilisateurs. Du complet néophyte qui s'orientera vers une moto neuve offrant tout le confort moderne, aux "archéologues" cherchant uniquement des modèles aussi rares qu'anciens, chacun peut trouver chaussure à son pied en fouinant dans les cent quinze ans d'histoire de la marque ! Entre les aya-

tollahs du "period-perfect" et ceux que le dernier catalogue Parts & Accessoires suffit largement à combler, il y a une frange finalement très large d'utilisateurs : ceux qui choisissent les derniers moteurs fonte, suffisamment nombreux pour ne pas trop souffrir de la spéculation, mais déjà assez anciens pour offrir des sensations uniques en transformant ce qui peut être considéré comme des défauts en une authenticité attachante. Les générations spon-

tanées sont rares et ce choix est souvent le fruit d'une lente maturation. Une sorte de parcours initiatique qu'a par exemple emprunté Nico, qui se retrouve maintenant propriétaire de ce vénérable 80 ci Shovelhead.

Itinéraire bis

Motard depuis son plus jeune âge, Nico a acheté sa première Harley il y a une dizaine d'années. Néophyte complet dans cette marque, il a opté pour

ce qui se rapprochait le plus de ses anciennes motos : un VRCS 1130 Night Rod, la plus moderne et puissante des Harley construites à ce jour. Passé le frisson et l'excitation des premières semaines, Nico a assez vite compris que ce n'était pas vraiment ce qu'il cherchait. Il s'est alors tourné vers un Softail 1340 Evolution complètement transformé, bien plus raccord avec les sensations qu'il attendait d'une Harley. Le temps a passé, et

Hormis quelques détails comme la courroie secondaire ou les plançons, il est devenu bien difficile de reconnaître ce qui était, il y a encore quelques mois, une Electra Glide 1340 millésimée 1983. Si près, si loin...



Nico, qui aime bien le changement, a changé plusieurs fois de moto, passant du Road King au Street Bob avant d'opter, pour des raisons de coût mais aussi par pure curiosité, pour un XLH1000. Un premier pas dans le monde de la fonte. Malgré le côté parfois capricieux de son Ironhead, Nico a finalement apprécié le caractère entier du rétif animal, faisant un petit bout de route en sa compagnie avant d'acquiescer quelques mois plus tard un

premier big twin des 70's qui, au gré des rencontres, sera suivi par quatre autres créatures de la période AMF.

Substantifique moelle, l'art du filigrane

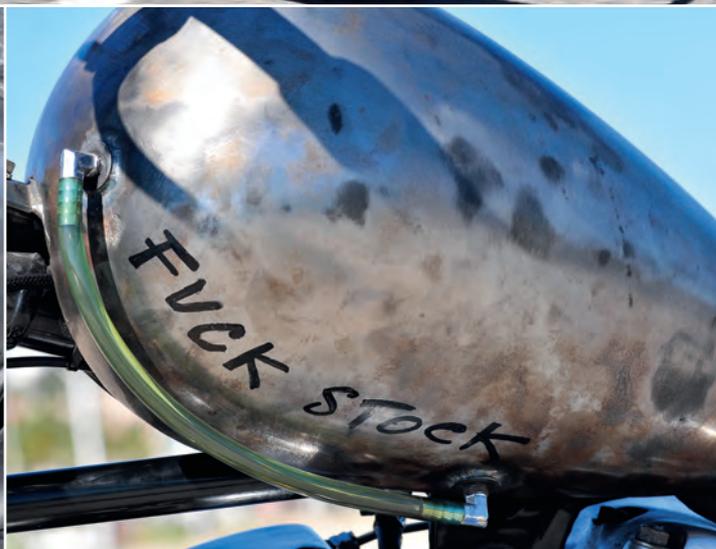
Pas toujours un long fleuve tranquille (genre un mois de béquille suite à un retour de kick), mais Nico n'a pas lâché l'affaire, allant finalement bien plus loin dans la démarche qu'il ne l'avait prévu à la base ! Les premiers

possesseurs de bobber avaient très vite compris qu'à défaut d'une importante modification du moteur pouvant compromettre la fiabilité, ils pouvaient améliorer le comportement et les performances de leur machine en gagnant du poids partout où cela était possible. La moto de Nico est transformée dans cet esprit, dépouillée jusqu'à l'os. Le rapport poids/puissance de la lourde Electra de 1983 penche bien mieux en sa faveur. Exit donc le

massif capotage de fourche, l'encombrant garde-boue avant ou même la roue de 16 pouces, remplacée au pied levé par une 21 pouces fine et par l'utilisation d'une paire de tés inclinables (originellement dévolus au montage d'un side-car) surmontée d'un dirigeoir Biltwell équipé d'un set complet Kustom Tech. On poursuit avec le gros double réservoir remplacé par un Lowbrow Customs avec jauge extérieure, la selle maousse qui cède sa



Allégé d'une bonne trentaine de kilos, le lourd Electra s'est mué en un daily driver (en ital) bien plus vif et fun à conduire au quotidien !



Une fois que l'on maîtrise les codes du milieu, posséder une Harley n'est plus une fin en soi. Ce qui compte, c'est de s'approprier cette noble base pour en faire une machine à son image... Objets inanimés, avez-vous donc une âme ?

place à une solo Bates ou tout l'arrière touring, transformé par la magie des catalogues d'accessoires en un ras de roue aussi minimaliste que classe fixé sur le bras oscillant par de discrets supports maison. Peu de modifications mécaniques (échappement 2-en-1 upswept avec silencieux trompette et carbu S&S), mais associées à une parfaite étanchéité du

moteur, le gain de poids conséquent magnifie le fonctionnement du vénérable Shovelhead autant qu'il renforce visuellement son caractère. Un aspect authentique et essentiel relayé par l'aspect brut du métal nu. Parcours de motard, mais aussi parcours de vie : si je disais plus haut que la démarche avait largement dépassé le plan initial, c'est parce qu'arrivé à 35 ans, Nico a

décidé de se poser les bonnes questions sur ce qu'il voulait faire de sa vie. Remettant en question son quotidien, il a récemment ouvert un petit atelier baptisé Motor & Co du côté de Six-Fours. Transformation d'européennes (beaucoup de BMW), de Harley ou filière d'import en provenance de Floride et du Canada pour dégoter de vieux véhicules américains, Nico avan-

ce pas à pas dans cette nouvelle direction. Comme l'exprime bien la déco du réservoir de son Shovel où le Bar & Shield n'apparaît qu'en filigrane, posséder une Harley n'est pas une fin en soi pour le boss de Motor & Co, mais plutôt le meilleur moyen d'arriver par la suite à un résultat satisfaisant. *Keep it simple!* **WM**

SPÉCIAL TESTS



Moto Guzzi V7 III Anniversario



Harley-Davidson Street Rod



Yamaha SCR 950



Moto Guzzi Audace Carbon



H-D Road King Special

GENERATION MOTO

GENERATION MOTO



LES NOUVEAUTÉS DE CARACTÈRE À L'ESSAI

DUCATI SCRAMBLER CAFÉ RACER

ET AUSSI...

TOURIST TROPHY ISLE OF MAN

WHEELS AND WAVES 2017 SEA, WAVES & FUN!

DOSSIER

DE 6 000 à 60 000 EUROS UNE PRÉPA À TOUT PRIX !



- SUZUKI GR650 BY ANVIL MOTOCICLETTE
- KAWASAKI Z1000 BY MOTOCONCEPT
- HONDA CB750 FOUR BY BULLITA MOTORCYCLES
- MOTO GUZZI V9 BY MR MARTINI
- BMW R100RS BY XTR
- YAMAHA MT-01 BY KÉKÉ DESIGN
- BMW R-NINET BY NCT MOTORCYCLES
- DUCATI PANIGALE R BY PARTS WORLD...



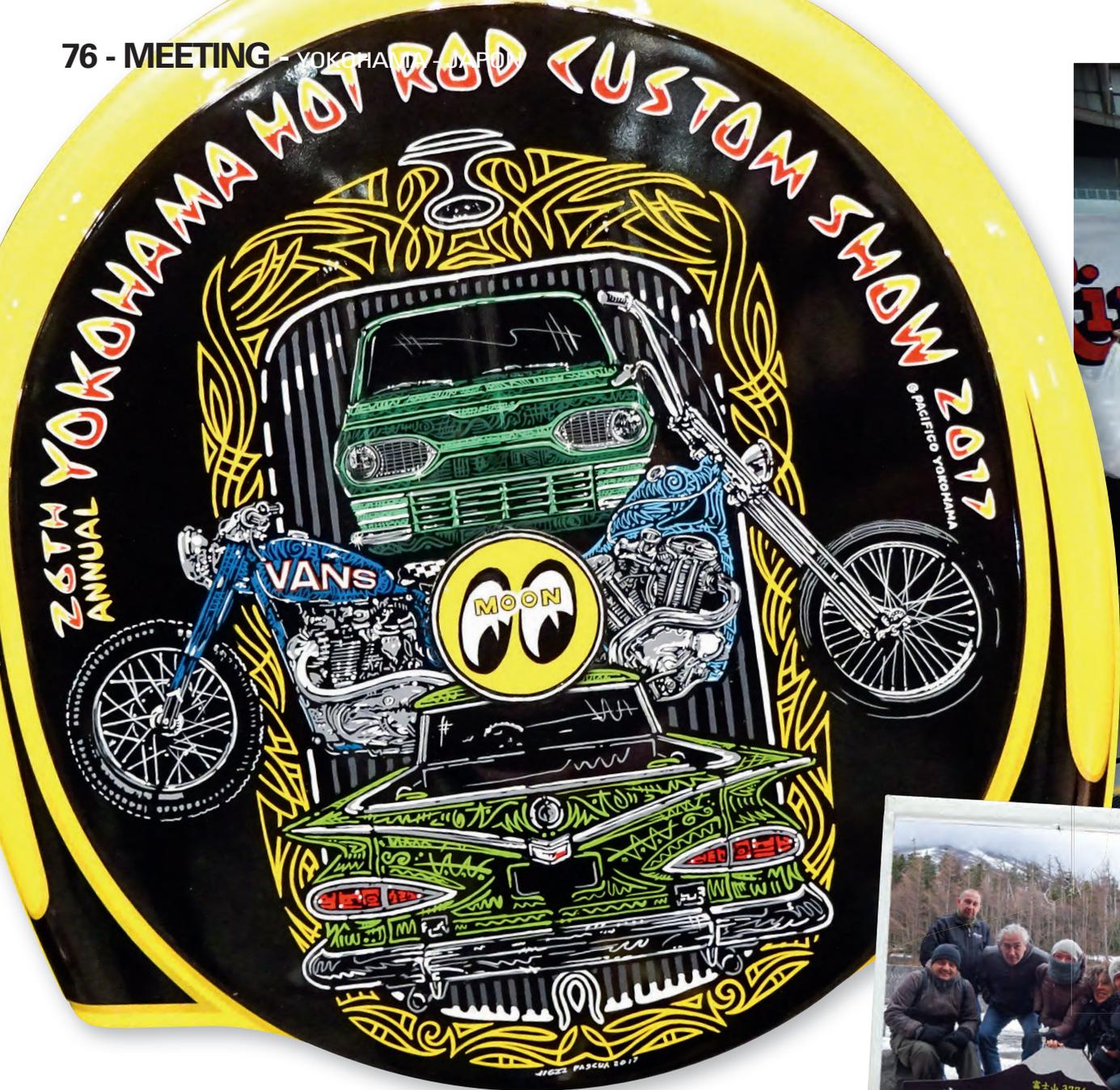
M 01319 - 109 - F - 5.90 € - RD



GENERATION MOTO

chez votre marchand de journaux





La fine équipe tricolore au 5^e niveau du mont Fuji. Ça caïlle à 2305 mètres, mais trop contents d'être là ! Merci Janta, good fried,

26TH HRCS

LA GRAND-MESSE DE FIN D'ANNÉE RÉSONNE ENCORE !

La tribu des Gaulois faisant le périple du Yokohama Hot Rod Custom Show s'étoffant d'année en année, on reprend les mêmes et on recommence pour cette vingt-sixième édition, accompagnés cette fois de Patrick (Skinass Kustoms) et de Jérémy (Custom Chrome Europe). Vu la distance à parcourir depuis la France, il aurait été dommage d'y aller sans faire quelques petits détours bien ciblés !

Par Hervé-San (adaptation : RasKar)

Nous attaquons le séjour par une escapade sur le mont Fuji. Mais avec une température de 2°C une fois parvenus à 2300 mètres, nous n'irons finalement pas au-delà de la buvette d'altitude, décidant d'un commun accord que pour grimper plus haut encore, nous reviendrons en été ! Près du lac Kawaguchi, nous effectuons une visite mémorable chez Motor Cycles Den. Le stock de machines et de pièces mythiques y est déroutant, tout comme le fait de pouvoir toucher la Titan de ses mains. Cet authentique chopper réalisé en titane par le défunt maître

Yukio Sato, n'a rien à envier aux réalisations actuelles, alors que cette bécane a fêté ses 30 ans en 2017 ! Les yeux remplis d'étoiles, nous poursuivons la balade avec la découverte du bouclard Jene Choppers, un shop devenu célèbre grâce à ses réalisations surplombées de réservoirs disproportionnés appelés Tsunamin ! Mais il est temps pour nous de remonter nous poser près de Yokohama, dans notre camp de base de Sakuragicho situé à deux pas du Pacifico Hall, où l'on retrouvera d'ailleurs Guillaume et Ben de Angry Lane Shop venus de Hong Kong...

Trois héros avec la fièvre du sel

Une fois dans la place, ambiance régalade pour les yeux et abondance de bécanes extravagantes, avec toujours une qualité de finition au top ! Et c'est bien pour cela que l'on vient, même si l'on avait également notre record à battre en pile d'assiettes de sushis au Sushi-Bar d'Ofuna ! Mais outre les traditionnels *customs builders* américains invités, on a tous flashé sur le chopper du Suédois Martin Carlgren de Ringö Chop Shop, remarqué après son titre de Best of Invited Builder au dernier Born Free. Ce chop est équipé d'un bicylin-



Ce moteur 1000 cm³ Swedish Motor Racing faisait un bruit aussi magnifique que ses lignes étaient pures. Une superbe bécane nordique.



On ne sait plus où donner de la tête avec cette abondance de courbures et de cambrures... Que de belles mécaniques !



dre en V de 1000 cm³ SRM (Swedish Racing Motorcycles), un moteur rarissime dessiné en 1947 par Folke Mannerstedt, ancien ingénieur de Husqvarna, et que Martin finira de fabriquer grâce aux plans d'époque retrouvés après des années de recherches... Dans un tout autre registre, il nous était impossible de ne pas aller saluer les trois héros japonais revenus des US avec la fièvre du sel lors du dernier Motorcycle Speed Trials de

Bonneville : Tomoaki Matsumura (Shiun Craft Works de Kobe) sur sa Salty Bonny II à moteur 93 ci S&S, Jumbo Kubo (Motorcycles Force d'Osaka) sur sa No Limit II à moteur 111 ci S&S et Kouji Oda (Indian Orange Motorcycles de Fukuoka) sur sa Speed Addict II à moteur 93 ci S&S. Des étoiles plein les yeux, ils me racontent leurs runs sur le sel : "La piste est very very bumpy, les fourches talonnent et un vent latéral rend difficile

de garder le cap!" Mais tous les trois arriveront à passer la dernière vitesse et à essorer la poignée de leur mieux... Ah! Raconté comme ça, ça fait envie c'est sûr!

L'expansion asiatique

Impossible de rater, dans un flot qui leur est quasiment dédié, toute la joyeuse troupe de l'Indonésien Kustomfest, venue en force cette année avec un conteneur rempli de bécanes!

On a vraiment adoré la Dirty Majesty (Queen Lekha Choppers de Yogyakarta Indonésie). Il suffit en effet de feuilleter le magazine japonais *Burnout* pour comprendre toute l'expansion qui est en train de se produire en Asie. On retrouve des événements Kustom Kulture à Bangkok, à Taïwan, et la dernière édition de l'Art of Speed en Malaisie a réuni cet été plus de 45000 personnes, soit trois fois plus que l'affluence record à Yokohama! Lorsque la



Coup de chapeau aux trois pilotes japonais revenus comblés de leurs runs sur le lac Salé de Bonneville. Une belle démonstration de moteurs S&S !



Quand on voit le niveau des machines venues en nombre d'Indonésie, de Singapour, de Malaisie, on réalise l'ampleur prise par le phénomène de la kustom kulture en Asie.





De l'inattendu avec la Moonlight des Anglais de Warr's, une des plus anciennes concessions d'Europe, ouverte à Londres en 1924.

Tous les styles sont représentés et se mélangent pour notre plus grand plaisir, du racer au vintage en passant par les choppers radicaux. Mélange de cultures réussi !





Mooneyes Excellence

Filo était venu présenter en avant-première la version japonaise de son superbe ouvrage célébrant les vingt-cinq ans du Mooneyes Hot Rod Custom Show. Un collector qui devrait être disponible chez nous en mars dans sa version anglaise, publiée par Serious Publishing.





Deuxième année de consécration pour Heiwa Motorcycles (Hiroshima), qui remporte un best of show avec ce Triumph TR6 de 1971 préparé de main de maître.



Cette 26^e édition du Yokohama Hot Rod Custom Show restera dans les mémoires. Remercions Shige Sukanuma et les équipes de Mooneyes qui ne ménagent pas leurs efforts pour perpétuer cet événement incontournable, pour le plaisir de tous les participants.

Chine va s'y mettre, ça risque de ne pas être triste! Mooneyes est là et s'efforce de répandre la bonne parole dans ces pays également, croissance du business oblige. On comprend donc mieux l'essence du slogan "Sodateyou - Grow together" qui a été choisi cette année par Mooneyes. C'en est terminé de l'ère de la bidouille, le métier se professionnalise et on peut penser que parmi les futurs customiseurs japonais, certains seront déjà passés par le Département Automotive Customized - Kustom Kulture School du Kagisen, Okayama Institute of Sciences and Technology.

Old racers

Le Best of Show est allé, pour la deuxième année consécutive, à la toute dernière réalisation de Heiwa Hiroshima sur une base de Triumph aux finitions irréprochables. Légère surprise

du côté de Custom Work Zon et Atelier Cherry que nous trouvons en demi-teinte cette année, bien que leurs réalisations soient toujours superbes. Janta nous explique le contexte : avec plusieurs commandes clients, et ce jusqu'à Singapour, il leur a été difficile de mener de front des projets aussi époustouflants que les précédents pour ce custom show. Les journées ne font que vingt-quatre heures et les préparateurs nippons en passent déjà suffisamment acharnés à leur travail! Les bikers japonais restent de grands fans de machines d'époque, si possible dans leur jus. Ce style revient d'ailleurs en force, à tel point qu'une zone est réservée aux *olds racers* et autres *vintage tankshifts* qui vont régulièrement se mesurer à l'occasion de la *beach race* organisée sur le sable de la plage de Chirihama. On notera aussi, au détour des allées, un stand qui représente au Japon le concept du Wheels and Waves.

Même si les machines à quatre roues ne sont pas l'apanage des pages de *Wild Motorcycles*, elles constituent la plus grosse partie du show et nous ne pouvions ignorer le fourgon Citroën Type H encore immatriculé dans le Gard et customisé avec un moteur rotatif Mazda Turbo et un châssis à suspensions pneumatiques. Je pense que ça va déménager lorsqu'elle sera terminée! Nous avons pu voir également, dès notre arrivée, le très bel hommage rendu à Pete Chappouris de SoCal Speed Shop, récemment disparu...

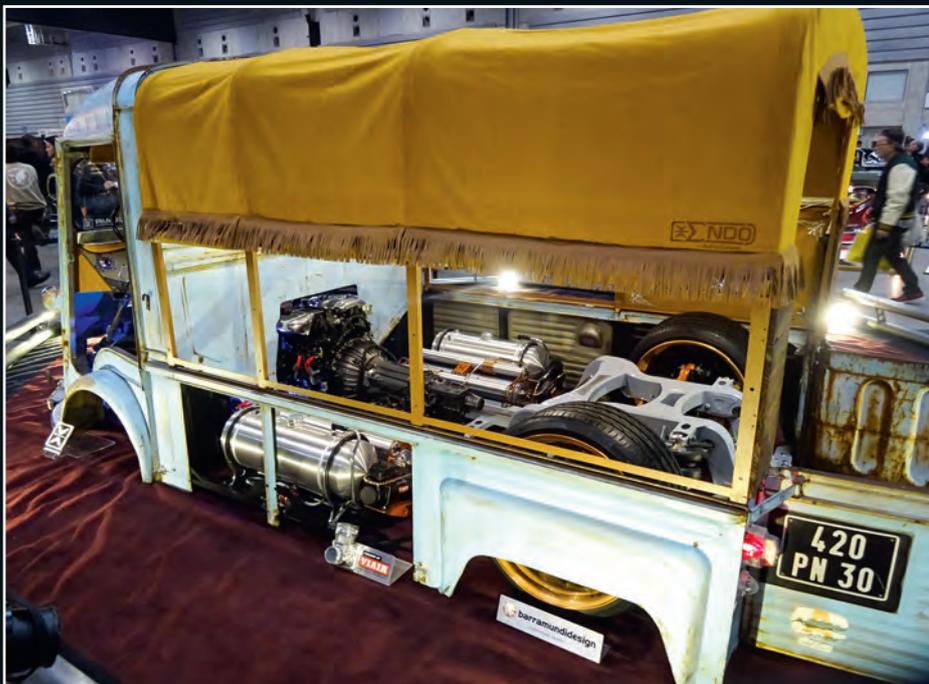
C'est toujours aussi génial donc de revenir à Yokohama et de constater le bouillonnant dynamisme de la scène custom nipponne. Comme d'habitude, nous n'avons pas vu passer les neuf heures tellement l'événement est riche et dense de choses à voir. Pour sûr, nous serons une fois de plus présents lors de la prochaine édition! **WM**



Iron Steed

Sacrée découverte que de se retrouver à Yokohama face à ce Van Citroën HY de 1973 méchamment transformé par Ushio Automotive, un habitué des projets custom trucks les plus fous, et qui remportera haut la main le prix du

Best radical. Tout y a été reconstruit avec des composants performances hi tech et le rendu final lui donne un "je ne sais quoi" improbable, comme disent les Anglais. Ne jetez plus vos vieux Citroën, on se les arrache !



Formes torturées, accessoires délirants ou peinture carrément d'un autre monde, la Psychedelico n'a vraiment pas usurpé son appellation !



PSYCHEDELICO

BY PARADISE ROAD NAGOYA

La filiation entre hot-rod et custom bike est évidente et le Mooneyes Show en apporte la preuve depuis vingt-six ans. Certaines créations pourraient largement se suffire à elles-mêmes. Pourtant la Triumph Psychedelico de Paradise Road est une sorte "d'annexe" de la Galaxian tout aussi spectaculaire construite sur la base d'une Ford T Roadster. Les deux font la paire !

Par bag - Photos: Courtesy of Hardcore Chopper Japan

Si vous allez au Japon et que vous avez l'occasion de passer un jour par Nagoya, je vous conseille de faire un stop chez Paradise Road, car cette officine spécialisée dans le hot rod fait référence même aux US. Junichi Shimodaira est une sommité dans son pays, un précurseur qui, comme Shige Suganuma, le boss de Mooneyes, fut un des premiers dans l'archipel à transposer ce pan mécanique de la culture américaine au Japon. Obsédé par les voitures et les motos, Junichi a d'abord traîné, dans sa jeunesse, avec des groupes de bosozoku en faisant régner la terreur dans le quartier avant de s'assagir, délaissant les mécaniques japonaises pour s'intéresser vraiment à la culture motorisée américaine. Après avoir visité une première fois les US au milieu des années 80, il est revenu dans son pays avec de grandes idées, comme celle d'ouvrir un magasin entièrement dédié à sa passion. Ainsi est né Paradise Road en 1987. Le début d'une longue histoire...

American Graffiti

Le nom Paradise Road, directement issu du film *American Graffiti* de Georges Lucas, fait référence à la route de campagne où John Milner et Bob Falta se tiraient la bourre avant que le Chevy noir de ce

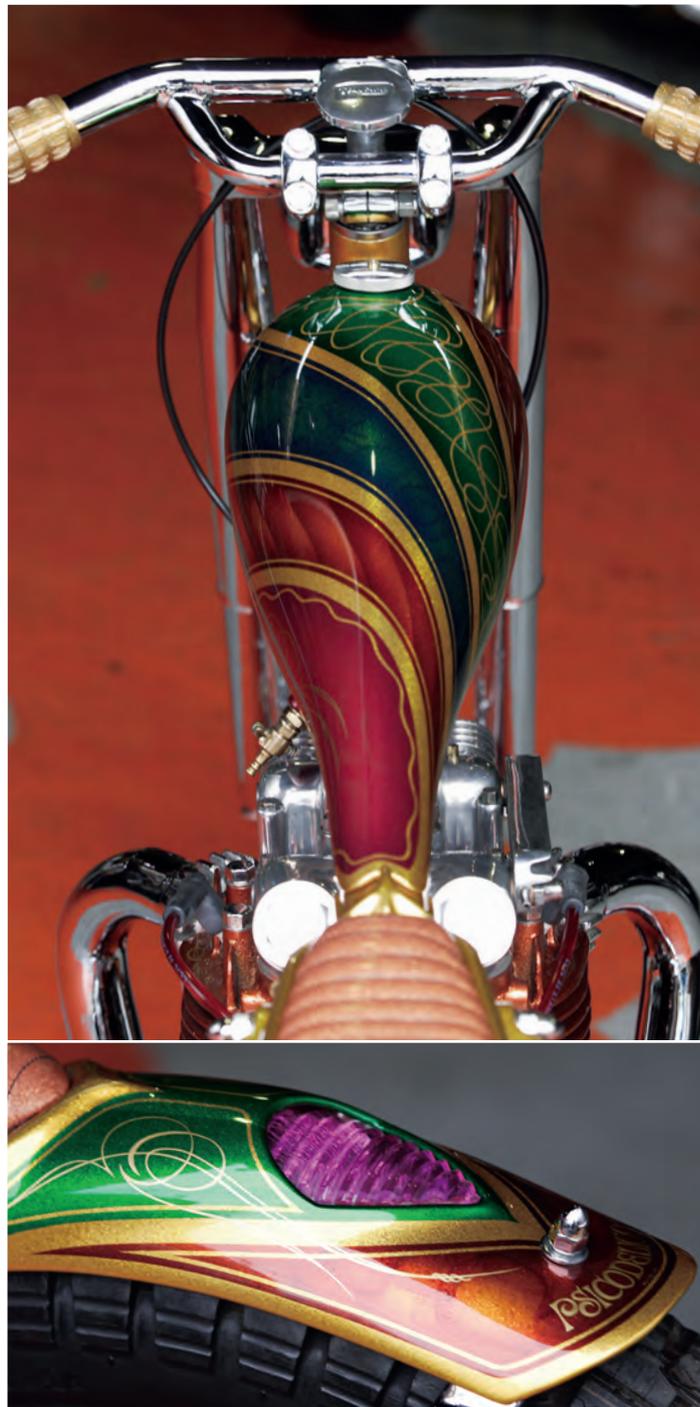
dernier ne finisse dans le décor. Une transposition d'un univers pourtant étranger qui va très loin, car le car club auquel appartient Junichi se nomme Pharaohs en référen-

ce aux *bad boys* cruisant au volant de leur Mercury... Durant de nombreuses années, Junichi a régulièrement fait le voyage vers les US pour ramener voitures, pié-

ces et *collectibles* qui donnent maintenant à son magasin des allures de musée, mais aussi pour apprendre sur place l'art subtil de la customisation. À la fin des années 90, il s'est jeté dans le grand bain en réalisant quelques créations d'anthologie comme son Rod Riguez, mélangeant le style show car des 70's format George Barris ou Darryl Starbird avec les peintures et le style extravagant des lowriders chicanos. Après avoir remporté avec cette voiture le best of show du Mooneyes de 2003, il l'a exposée à Paso Robles où, devant l'insistance de Chuck Schauwecker, le Rod Riguez est resté moyennant une solide rémunération dans son pays d'origine... Retour à la maison avec une belle enveloppe et une grosse envie !

Somptueuse "annexe"

En 2006, Junichi se lance dans la création de la Galaxian sur base de Ford T Roadster de 1927. Et comme si cela ne suffisait pas, il engage en parallèle, un peu à la manière de Big Daddy Roth dans ses plus grandes années, un projet annexe reprenant le même look sur base de Triumph Speed Twin de 1946 ! Ben oui, ceux qui connaissent cet univers l'ont déjà compris, c'est bien Ed "Big Daddy" Roth et son célèbre duo



La Psychedelico pourrait largement se suffire à elle-même. Pourtant, il s'agit en fait de l'homologue sur deux roues d'un hot rod d'anthologie nommé Galaxian. Indissociables, les deux font la paire !

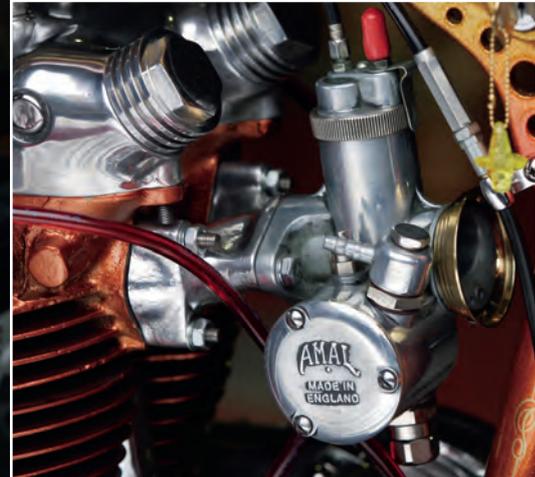


Megahauler & Megacycle qui furent la source d'inspiration de Junichi sur ces deux réalisations. Aussi je vous laisse imaginer l'émoi du builder quand le pape de la Kustom Kulture de passage au Japon quelques années plus tôt était venu le visiter et l'adouer pour son travail !

Comme les célèbres duos du grand Big Daddy, Galaxian et Psychedelico sont indissociables l'un de l'autre, car le style général est décliné de façon assez similaire sur les deux véhicules. La Speed Twin 500 a subi plus d'altérations cosmétiques que vraiment techniques pour arriver à ce résultat.

La fourche, la roue arrière et le cadre avec arrière rigide boulonné sont d'origine, mais la roue avant cède sa place à une 21 pouces *spool hub* alors que le guidon, les échappements et la carrosserie justifient pleinement l'appellation contrôlée du véhicule, même si à mon sens c'est plutôt l'hallucinante

peinture multicolore, raccord avec la voiture, qui justifie encore plus le nom Psychedelico ! Certains véhicules pourraient largement se suffire à eux-mêmes, mais la Psychedelico est inséparable de la Galaxian, son alter ego sur quatre roues. Les deux font vraiment la paire ! **WM**



Duo by Ed Roth

Le choix du moteur Triumph s'est naturellement imposé pour sa compacité permettant, grâce à son faible encombrement, de créer un kustom à échelle réduite. *Pocket rocket!*



En 1966, Ed Roth, aidé de son pote Ed Newton, lance le projet Captain Pepsi Motorcycle & Zeppelin Repair Service, duo constitué d'un hot rod pick-up transportant une brêle assortie. Le projet initial, rebaptisé Megahauler & Megacycle, devait utiliser un Harley XLCH Sportster, mais, coincé par la deadline (les projets étaient commandités par le fabricant de maquettes Revell), Ed Roth s'est rabattu sur une Triumph customisée qu'il a ensuite modifiée pour pouvoir terminer dans les temps.

GYPSY PRINCE

GREFFE EXTRÊME!



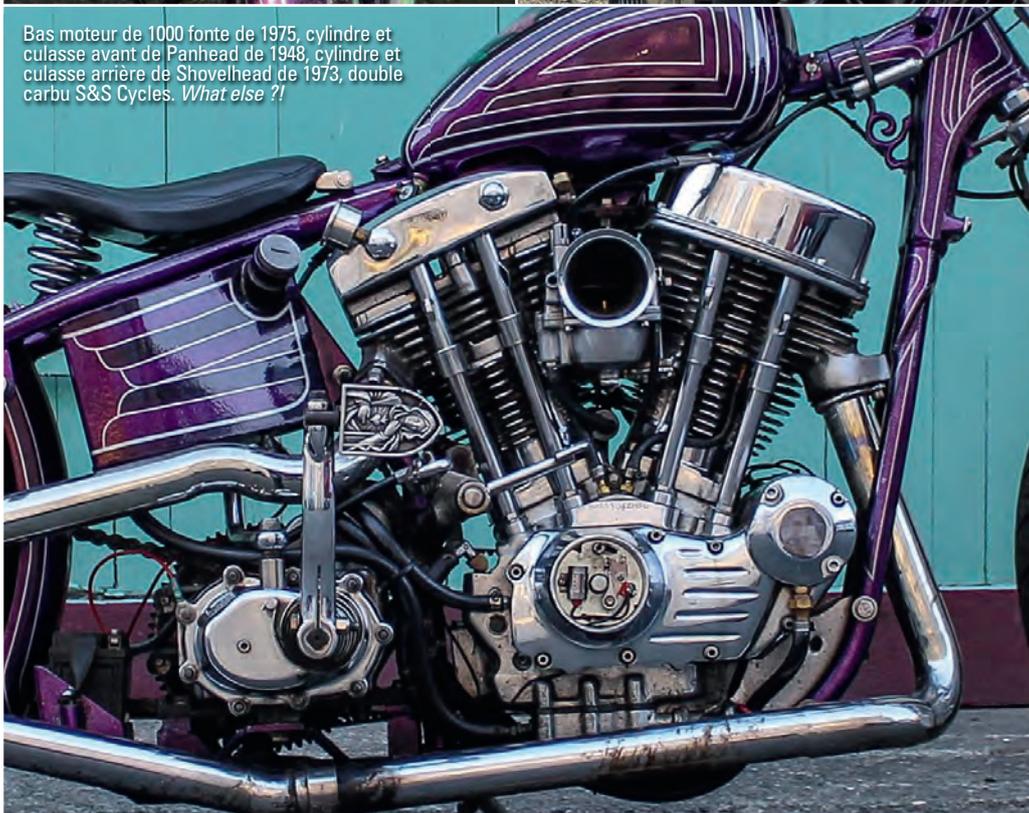
Une fois n'est pas coutume, j'ai fait la connaissance de Curt Bennett en me baladant sur Instagram. J'avoue que lorsque j'ai aperçu pour la première fois le moteur de cette bécane, mon sang n'a fait qu'un tour! Il fallait absolument que j'entre en contact avec le concepteur de ce monstre mécanique, en espérant partager ma trouvaille avec vous.

Par Gilles RasKar - Photos : Lana Bennett





Bas moteur de 1000 fonte de 1975, cylindre et culasse avant de Panhead de 1948, cylindre et culasse arrière de Shovelhead de 1973, double carbu S&S Cycles. *What else ?!*



J'ai échangé de nombreux e-mails et messages avec Curt pour faire sa connaissance, mais également pour en savoir plus sur sa créature mécanique! Extrêmement sympathique, Curt voue un culte sans limite aux V-twins de Milwaukee depuis sa plus tendre enfance. À tel point qu'il ne possède même pas le permis pour conduire une automobile. C'est pour dire! Il ne se déplace qu'en deux-roues ou se fait trimbaler en pick-up par sa *girlfriend*. Dans cette passion qui l'anime, Curt m'avouera avoir un faible pour les moteurs préparés qui sortent de l'ordinaire. Ce que je partage bien volontiers avec lui. Aussi, je vais laisser Curt vous expliquer en détail sa créa-

tion et comment il en est arrivé à se transformer en Dr. Frankenstein dès qu'il avait un moment de libre...

PanShovSter

La Gypsy Prince a débuté sa vie en tant que Sportster 1000 cc Ironhead XLCH de 1975. Comme beaucoup de gens, c'était la première Harley que je possédais et que je pouvais me permettre de m'acheter! Elle fut mon seul et unique mode de transport quotidien pendant des années. À l'époque, j'étais apprenti chaudronnier/soudeur/tuyauteur au chantier naval local de Victoria, dans la province canadienne de Colombie-Britannique. Pendant les pauses déjeu-

ner, après les heures de boulot et surtout les week-ends, je fabriquais et modifiais de petites pièces de-ci de-là, mais à aucun moment je n'ai eu de vision complète de la finalité de cette bécane. D'ailleurs, pour la petite anecdote, je ne sais toujours pas comment on conduit une voiture, tout simplement parce que cela ne m'intéresse pas du tout! Et quand on a comme moi la chance de pouvoir s'en passer, c'est génial! Mais revenons plutôt à notre histoire principale. J'ai finalement terminé mon apprentissage et j'ai commencé à acheter et à reconstruire de plus vieilles Harley afin d'entretenir ma passion. Et pour me faire également un

peu de cash en les revendant! Mon humble Ironhead ayant finalement rendu l'âme, je me suis empressé d'acheter les pièces pour le remettre en état, mais j'ai tout laissé de côté durant des années en me jurant de ne jamais le vendre...

Corps et âme

Parallèlement, j'ai toujours flashé sur les moteurs Franken, comme le Magnum de Randy Smiths, l'Ironhead de Carl Morrows (boss du célèbre Carl's Speed Shop) avec lequel il passa la barre des 187 mph, ou le Panhead/Shovelhead de feu Indian Larry de la Chain of Mystery (moteur construit par Keino). J'ai donc eu



À l'image des créateurs de moteurs hybrides, Curt a créé celui-ci, non sans mal, mais au final il possède une gueule de tous les diables !

l'idée de construire un moteur tout aussi fou que ceux cités plus haut, mais sans en faire une pâle copie. Mon propre Franken! Après avoir fait part de mes intentions à un très bon ami constructeur automobile local, celui-ci en est resté bouche bée et m'a répondu aussitôt : "Si jamais tu le construis, viens le faire ici, je t'aiderai!" C'est ainsi que tout a commencé. J'ai alors ressorti les vieux magazines et livres que je possédais sur le sujet et, sans avoir une idée très précise de ce que j'allais faire, je me suis jeté corps et âme dans ce projet... J'ai commencé par scier le bas moteur pour supprimer la boîte de vitesses. J'ai donc soudé une platine afin de le refermer,

ainsi que de gros blocs d'aluminium pour les supports moteurs arrière. J'ai ensuite supprimé les goujons de fixation des cylindres et rempli d'aluminium leur emplacement. J'ai repositionné de nouveaux goujons aux dimensions de ceux du cylindre de Panhead 48 et de celui de Shovelhead 73. J'ai dû usiner de nombreuses ailettes de culasse ou de cylindre afin de pouvoir positionner correctement les quatre tiges de culbuteur. De nouveaux basculeurs à rouleaux ont été installés dans chaque culasse en modifiant leur position pour un meilleur fonctionnement. Pour ce qui est des comes, j'ai utilisé un set de quatre comes stroker de chez Sifton.

700 heures de travail !

À ce moment-là, je me suis demandé à plusieurs reprises dans quelle galère je m'étais embarqué! Quand fut venu le tour de la carburation, je me suis creusé la tête pour savoir quoi faire exactement, car l'admission d'un Panhead de 48 et celle d'un Shovelhead de 73 ne correspondent absolument pas! Le plus simple a finalement été d'installer un carburateur S&S Super E de chaque côté du moteur. Là encore, le fait d'être soudeur de métier m'a quand même beaucoup aidé! Au départ, je voulais concentrer toute mon énergie sur le moteur et jeter celui-ci dans un cadre lambda afin d'aller rouler le plus rapide-

ment possible, mais, tellement excité d'avoir pu créer ce berlingot, j'ai enchaîné les petits détails, la peinture et les chromes! Il faut dire que j'avais été invité à participer à la 8^e édition du Born Free et qu'il m'était tout simplement impossible de m'y rendre avec une moto à moitié terminée. N'étant jamais allé en Californie pour ce show, je fus ravi de m'y rendre avec mon monstre et d'y côtoyer, le temps d'un week-end, la crème des builders américains! Même si je n'ai ramené aucun trophée, le plaisir d'y avoir été invité m'a fait oublier les 700 heures de travail que j'ai passé sur cette machine durant une année et demie... **WM**



PATIUNUS RIDE

COMMUNITY OF HOPE

La conduite du deux-roues engendre un sentiment de fraternité et d'appartenance assez fort pour quelquefois mobiliser les membres de ce microcosme autour de nobles causes. Une solidarité motorisée qui se teinte souvent aux couleurs locales et s'exprime de diverses façons selon le lieu. À Jakarta, en Indonésie, cela peut prendre la forme d'un run pour aider un pote accidenté.

Par Bag

Passion indéboulonnable ou simple moyen de transport, la conduite de la moto, surtout dans les pays d'Asie, est rarement de tout repos. Ce sentiment d'appartenance à un groupe est fort et quand un des membres reconnus de cette communauté est frappé dans sa chair, ses "coreligionnaires" n'hésitent pas à se mettre en quatre pour l'aider à s'en sortir. Alors qu'il rentrait chez lui au guidon de sa Triumph TR6, Arif, mécanicien d'un magasin de Jakarta, a été fauché par une voiture qui l'a laissé pour mort avant de prendre la fuite... Gravement blessé, il s'en est

miraculeusement sorti, mais la politique de santé locale, ou plutôt l'absence d'une quelconque sécurité sociale, a mis le brave garçon dans l'obligation de faire face à des frais médicaux d'un montant pharaonique par rapport à ses maigres moyens.

United we stand!

De l'avis général, Arif est un super mécano, mais surtout un bon mec, toujours prêt à rendre service. Ses potes se sont donc mobilisés au sein d'une association locale de cons-

tructeurs et d'amateurs de motos nommée Patinius, qui réunit chaque semaine et de façon informelle les passionnés de deux-roues dans leur local situé dans le quartier du même nom. Il règne une ambiance "Bastille des années 70" dans ce social club de motards, lieu de vie où les mecs passent boire un coup et montrer leur dernière acquisition/modification devant un parterre assez éclectique de connaisseurs. Le propre du Patinius est de regrouper les motards au sens large. Anglaises, européennes exotiques, américaines ou foulditude de tarteries japonaises, le lieu ne



Tôt le matin, les participants sont arrivés par vagues successives selon leurs affinités ou leur quartier d'origine.



Débriefing et dernières recommandations avant de partir. Hors de question de lâcher dans la nature une nuée d'excités... Et pourtant, c'est bien ce qui s'est passé !





Le Patiunus est un lieu de rendez-vous informel mais incontournable pour tous les motards du cru, sorte de version indonésienne de la Bastille dans les années 70.





Aucune querelle de chapelle, les styles ou les origines des véhicules sont certes différents mais la passion pour le deux-roues est bien la même.





Réunis pour la bonne cause, les motards de Jakarta savent joindre l'utile à l'agréable en passant par la même occasion une belle journée à rouler et à se marrer entre potes.

fait de prosélytisme pour aucune chapelle et il y a autant de chances d'y croiser Vero de Kickass Chopper avec son dernier Pan que Mickey, fan de vieux deux-temps nippons des 70's. Arif était l'un des piliers de l'association et partageait volontiers son savoir sans limites sur les anglaises. C'est donc tout naturellement qu'un run entre habitués a été organisé pour récolter des fonds à son bénéfice. Circuler dans Jakarta en semaine, et tout particulièrement le

vendredi, est une purge innommable. Mais comme le dimanche tout le monde se barre loin du chaos, une soixantaine de brûlés de toutes origines se sont rassemblés devant le Patinius afin de prendre possession des rues de la mégapole devenues étrangement libres. S'en est suivi un run échevelé dans une géniale cacophonie et des senteurs d'huile brûlée. Après avoir traversé la mégapole, la bande a pris la direction des locaux d'Elders, situés dans l'ancienne concession

Triumph (devenue depuis un penthouse où sont exposées leurs fringues *old school*) afin de se livrer à quelques agapes dont les bénéfices seront reversés ensuite à la famille d'Arif, venue surveiller la caisse et aider l'organisation... Les festivités se sont déroulées dans une atmosphère apaisée et rafraîchissante, prenant fin assez tard. Une excellente journée entre passionnés hauts en couleur rassemblés dans le but de faire le bien. *Community of hope!* WM

DAVE BARR

ENVERS ET CONTRE TOUT

Part I

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la vie n'a pas été tendre avec Dave Barr ! Abandonné à sa naissance à l'arrière d'une voiture en Californie, le petit Dave est placé dans une famille d'accueil au début des années 50. Il sera adopté au bout de neuf mois par Guy Barr, un vétéran de la Navy, et sa femme Lucille.

Par Freakazoïd – Illustrations : All rights reserved

Dave est élevé dans les valeurs de dévouement et d'engagement. Lorsque les États-Unis s'engagent au Vietnam, Dave doit attendre d'avoir 17 ans pour pouvoir intégrer le corps des Marines après que son père lui signé le document l'y autorisant. Nous sommes alors en 1969 et il va servir son pays en tant que chef de bord et mitrailleur à bord d'un hélicoptère de combat où ses actions lui vaudront de nombreuses médailles, dont la Bronze Star. Deux années s'écoulent. Il rentre sain et sauf au pays et quitte les Marines en 1971. Ayant du mal à se réadapter à la vie civile, même après avoir décroché un job, Dave s'achète une Duo Glide de 1961 et décide de tout plaquer. Il quitte Los Angeles pour rallier New York, puis il rentre en ayant parcouru près de vingt mille bornes ! L'année suivante, Dave s'achète une Super Glide FX raide de neuf, mais l'envie de bouger est toujours là. Il décide de prendre un billet d'avion en direction de l'Europe avec seulement 300 dollars en poche. Il travaillera dans plusieurs pays avant d'arriver en Israël en 1974. À ce moment-là, il ne lui reste plus que vingt dollars !



Chercheur en Kustom Kulture depuis 1980.

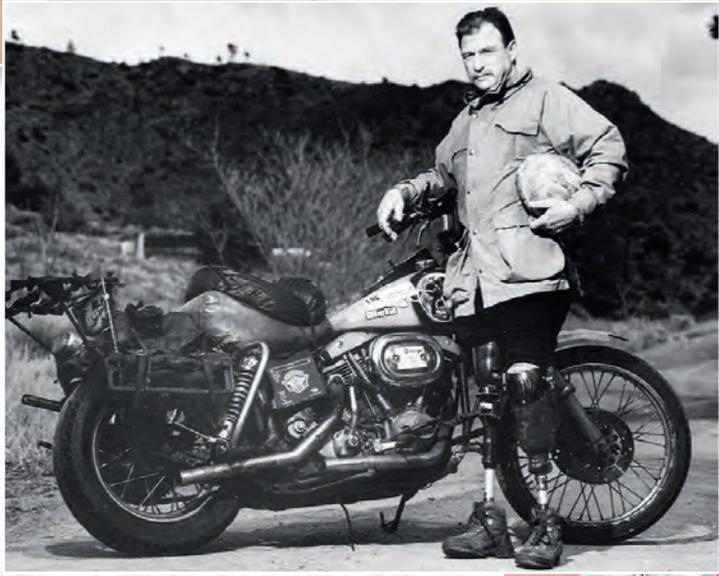


MINE ANTICHAR

Grâce à son passé de vétéran, Dave est recruté dans la brigade de parachutisme israélienne pour une paire d'années. Il finit par rentrer au pays, mais comme beaucoup de vétérans sans emploi, il a tendance à boire plus que de raison. Il décide alors de repartir à l'étranger pour travailler sur une plateforme de forage dans le Sinaï pendant un bon moment. La signature des accords de Camp David en 1979 le pousse à partir et il devient milicien dans l'infanterie légère en Rhodésie, avant d'intégrer la 44^e brigade de parachutistes en Afrique du Sud. C'est lors de cet engagement que sa vie va basculer. Le pays est alors en guerre avec l'Angola, son voisin. Le 29 août 1981, alors qu'il circule en Angola à bord d'un véhicule militaire, celui-ci saute sur une mine antichar russe composée de 15 kg de TNT. Dave, installé à l'arrière du véhicule à côté de six jerrycans de carburant, est projeté dans les airs. Retombant sur le véhicule en feu, il en



1971 HARLEY-DAVIDSON FXR
 Before the war, Dave Barr had the reputation of a hard-core biker. He had to be in the South African army, AAAA...
 After the war, he joined the Peace Corps and was deployed to...
 After his return, he started a motorcycle business and...
 He was the first to use a...
 He was the first to use a...
 He was the first to use a...



est miraculeusement extirpé par son supérieur. Gravement brûlé, Dave sera hospitalisé pendant neuf mois et subira vingt opérations. Sur sa jambe gauche, son genou sera sauvé, mais pas sur la droite. Il passera les six mois suivants à réparer des armes sur place afin de clore son engagement avant de rentrer chez lui après quatre ans d'absence. Se déplaçant désormais sur deux prothèses, deux choses vont lui tenir à cœur : sauter en parachute et rouler à moto ! Il commence par retaper son Panhead. Il le modifie afin d'être en mesure de le conduire. C'est lors de sa première

re balade que l'idée lui vient d'effectuer un tour du monde à moto.

DÉSERT DE NAMIBIE

Il lui faudra sept ans pour réaliser et finaliser son projet avec la recherche de sponsors. C'est le Super Glide qui

sera du voyage, après avoir subi quelques modifications. Un démarreur électrique est installé, ainsi qu'une fourche de Wide Glide avec son double disque en remplacement du frein à tambour. Le frein à pied reçoit des ressorts supplémentaires pour lui permettre de poser son pied constamment dessus et à gauche la commande au pied reçoit un double sélecteur. Deux réservoirs auxiliaires de 12 litres chacun sont montés des deux côtés du garde-boue arrière. Dave vend tout ce qu'il a pour financer son projet fou d'un tour du monde à moto. Il retourne à Johannesburg en 1989 et en guise de test, il décide de se faire un aller-retour de 1500 km dans le désert de Namibie. Le premier jour, un peu trop confiant, il couvre 500 km de piste à une moyenne de 80 km/h jusqu'à ce que la moto se plante dans une ornière. Dave est éjecté et sa Harley lui passe dessus avant de retomber sur ses roues et de s'immobiliser sur sa béquille ouverte !



À suivre dans le prochain numéro.

CUSTOM BRAKE

FUCK STOCK – CUSTOMIZE!

Histoire de varier les plaisirs, c'est mon pote japonais Gaku Kubota, boss de Out Cast et vainqueur du Hot Rod Custom Show de Yokohama en 2015, qui est à l'honneur ce mois-ci. Il m'a fait parvenir les images et les explications du taf qu'il a réalisé sur un ancien mini-frein avant à tambour commercialisé aux USA dans les années 70 par AEE...

By Outcast (Gaku Kubota) – Adaptation : RasKar

Présenté dans le n° 171 de *Wild Motorcycles*, le travail effectué par Gaku Kubota sur le piège avec lequel a remporté le Best of show du HRCS de Yokohama en 2015 était tout bonnement hallucinant. Et comme il est hors de question

pour lui d'acheter une pièce quand il a la possibilité de la fabriquer, je me suis permis de le contacter afin qu'il m'envoie les photos et les explications du travail réalisé sur ce mini drum brake de la marque mythique AEE.

Ayant flashé sur les freins à tambour de la marque italienne Kustom Tech, il a décidé de transformer ce vieux frein en splendide pièce unique, reprenant le design à ailettes...



1 Voici l'état dans lequel j'ai acheté ce frein à tambour vendu par AEE dans les années 70 ...



2 Nettoyage en profondeur avec suppression de la couche de rouille. Le chrome n'a pas résisté aux attaques du temps et de la météo!



3 Désolidarisation de la vis de fixation de la plaque du tambour afin de pouvoir travailler correctement.



4 Suppression au tour de la fine couche de chrome afin d'égaliser l'ensemble pour pouvoir le polir correctement par la suite.

Pourquoi faire simple quand on peut faire bien plus compliqué que la normale?



6 La plaque du tambour passe également par le tour, histoire de se faire faire une nouvelle jeunesse!



5



7 Le résultat parle de lui-même! Mais attention à ne pas trop enlever de matière, car ici l'épaisseur laisse quand même à désirer!



8 C'est dans ce beau rondin parfaitement surfacé que je vais réaliser au tour une nouvelle cloche qui viendra se placer par-dessus celle du tambour.



9 Usinage au tour de la future cloche qui viendra recouvrir l'ancienne. À ce stade, j'ai une différence de 0,02 mm !



11 La nouvelle cloche, que l'on pourrait appeler enjoliveur, est maintenant terminée et polie !



12 Toutes les ailettes nécessaires à la réalisation de l'enjoliveur ont été découpées au laser et je me suis usé les doigts à les polir miroir !



10



13 Mise en place de toutes les ailettes et pointage au TIG avant de les braser sur la cloche.



14 Toutes les ailettes sont maintenant brasées sur la cloche. Attention, car braser une pièce après l'avoir soudée à l'argon est une tâche difficile !



15 Obligation de repasser l'enjoliveur au tour et de réuser l'intérieur, car soudures et brasures peuvent déformer l'ensemble...



16 ... Puis découpe au tour des ailettes afin qu'elles aient toutes la même forme et la même dimension.



17 Sur cette photo, on voit le résultat final. J'ai soudé l'enjoliveur à la cloche de frein avec de la soudure à froid haute résistance maintenue à la presse. En effet, il est très difficile de braser une telle pièce, car il faudrait beaucoup de matière d'apport.



18 Pour la plaque du tambour, j'ai usiné une nouvelle plaque en lui donnant du relief, à l'image des tambours K-Tech.



19 La surface d'accroche des deux mâchoires du tambour a également été traitée pour en améliorer l'accroche !



20-21 Le résultat final parle de lui-même ! J'ai passé beaucoup de temps à polir l'ensemble afin que le chromage final soit parfait. Et je suis heureux que tout soit fonctionnel comme je l'espérais !



A ce moment-là, et contrairement à mes habitudes, j'ai récupéré mon ticket de ciné et l'ai mis dans mon larfeuille en souvenir (à 10 euros la place, ça peut se comprendre – et sans 3D par-dessus le marché!). Personnellement, il me restera des livres de science-fiction au grenier, des revues techniques dans ma chambre, des piles de *Wild* dans mon atelier et des œuvres originales de BEN à tous les étages. Pourquoi se faire chier à entasser des kilos de papiers imprimés? Parce qu'ils sont ce que nous sommes et qu'ils nous servent de repères dans le temps. Ils sont des pages de revues techniques écornées où sont jetés négligemment des ex-libris illisibles que nous adorons déchiffrer pour replonger dans nos pensées d'alors, quand nous étions persuadés d'avoir inventé un moteur révolutionnaire. Ils sont des croquis au-dessus de la photo d'un chopper représentant un projet jamais mené à terme ou un rêve qui nous aide à garder le cap.

LITRES D'ENCRE TATOUTÉS SUR PAPIER

Ils sont ces taches de tasse de café au bord d'une page d'un livre trop épais qui nous fait repenser à ce moment où l'on a posé cette fameuse tasse au début du chapitre 2 pour aller ouvrir à cette jeune femme d'alors qui, aujourd'hui, est l'épouse à nos côtés qui a donné un sens à notre existence (ou l'a pourrie, c'est au choix).

Ne croyez pas que je crache dans la soupe numérique : je m'y nourris tout autant que vous. Mais ce qui me rassasie véritablement, ce sont les litres d'encre tatoués sur toutes ces feuilles persistantes autour de moi, car ma mémoire est aussi visuelle que sensuelle! Et quel plaisir de reprendre un des premiers numéros d'un magazine, de toucher sa couverture comme on toucherait un vieux cadre photo, de tourner ses pages religieusement de peur de chasser les papillons d'acier qui y sont épinglés et d'y redécouvrir des photos où l'on repère, en arrière-plan, une bécane que l'on n'avait pas vue jusqu'alors, ou mieux, un vieux pote de route avec une tignasse digne d'un des chanteurs d'Europe et qui aujourd'hui a le crâne aussi lisse qu'une vieille noix de coco! Tous les moteurs de recherche au monde ne remplaceront jamais ces après-midi pluvieuses dans l'atelier où l'on reste assis devant son établi à dévorer nos vieux grimoires poussiéreux aux pages durcies par le temps.

Les œuvres de BEN pourraient être tout ça à la fois pour celui qui s'intéresse à l'histoire du dessin de science-fiction custom, ou *kustom world fantasy*, car en vérité je vous le dis, BEN est le David Mann de l'anticipation. Pour tout *custom addict*, les œuvres de Mister Mann représentent une madeleine de Proust, car chacune nous replonge dans un chapitre de notre vie de biker de la RN7 rêvant de cruiser sur la route du Grand Canyon dans l'ombre d'un cow-boy fantôme, et

BEN

LE DAVID MANN DE L'ANTICIPATION

Lorsque je suis sorti de la salle de cinéma le mois dernier, après en avoir pris plein les yeux devant *Blade Runner 2049*, je me suis demandé ce qu'il resterait de nous si toutes ces informations, stockées depuis des années sur des disques chromés dur, disparaissaient du jour au lendemain sans crier gare, comme dans le film.

Par Greg H. – Photos de Fred Martin. Dessins de BEN

celles de BEN commencent doucement à jalonner la frise historique du milieu motard. Alors, oui, contrairement à son illustre comparse, vous ne trouverez peut-être pas encore ses dessins sur le Net en tapant des mots clés sur Google, mais si vous avez la chance d'avoir les numéros de *Wild* de 2016 et 2017, vous avez pu découvrir 12 planches inédites des Kontes de la Kroute, et quelques belles illustrations du traité d'Anatométalie.

TAILLE-CRAYON CUSTOMISTIQUE

Si certains personnages sont issus de l'esprit imaginatif de BEN, d'autres sont inspirés de personnes du milieu bien connues (Zebuth, Jean-Claude Passetemps, Le Sorcier...), qui n'échappent pas au taille-crayon customistique de l'artiste, les faisant chevaucher des montures volantes, flottantes ou aux allures de char d'assaut, tout dépendant de son humeur. Et les pilotes sont rarement en reste, affublés d'un œil à zoom télescopique ou d'un bras bionique, ce qui fut le cas du RasKar qui découvrit à sa grande surprise, en 2013, qu'il faisait la couverture du "rekeuil" des Skullteurs Mekanists (un *art book* d'une vingtaine de pages). Et ce que BEN aime le plus, c'est

les intégrer dans des histoires extraordinaires, leur faire traverser des déserts où les roches d'eau sont flottantes, où au bout d'un run de plusieurs centaines d'espace grips ils se retrouvent dans une *koncentra nostra* où le meskalyte coule à flots... Je vous ai perdus avec tous ces termes? Peu importe, vous trouverez vite vos marques dans l'univers déjanté de BEN,

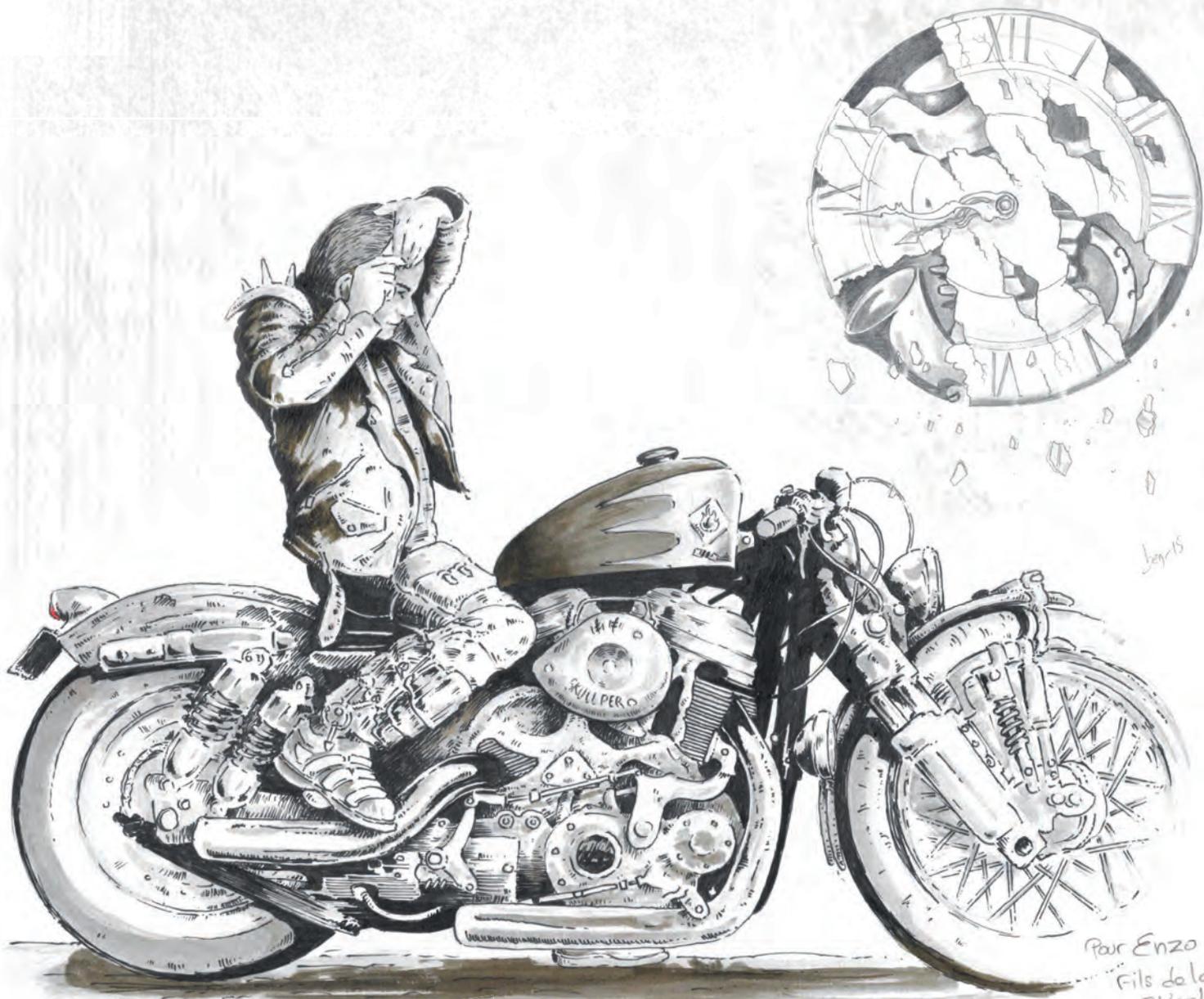
car les codes sont les mêmes que ceux qui guident notre vie de biker : rouler, rencontrer des potes et faire la fête autour d'un bon godet recouvert de cambouis, mais rempli de mélange détonnant.

Dans le monde de la BD moto, nous connaissons tous le Joe Bar Team, Little Kevin ou Mamouth et Piston du regretté Coyote et, dans un autre registre, le talentueux Denis Sire. Mais les Metal Hurlleurs (lecteurs du magazine *Metal Hurlant*, qui s'est éteint en 2006) de mon espèce ont de nouveau soif de choppers volants, de hordes sauvages traversant des déserts irradiés et de courses-poursuites dans des mondes étranges.

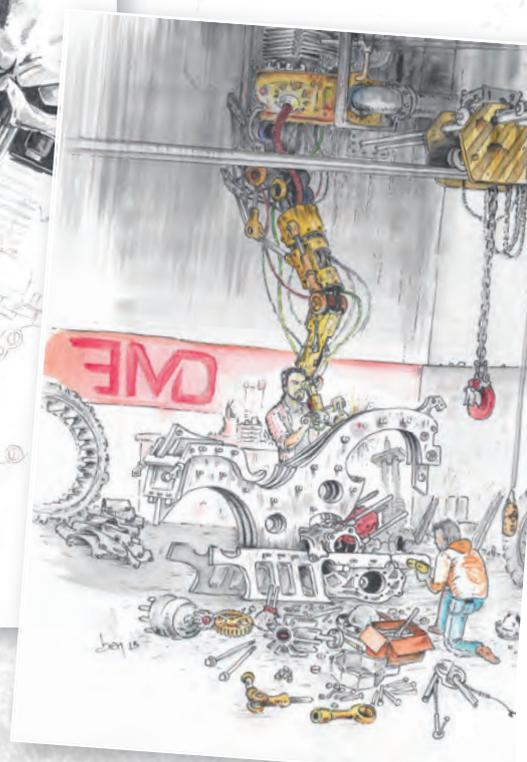
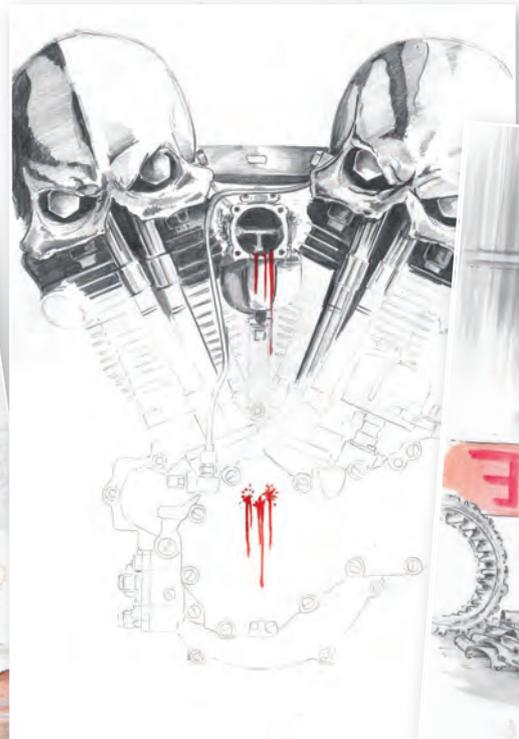
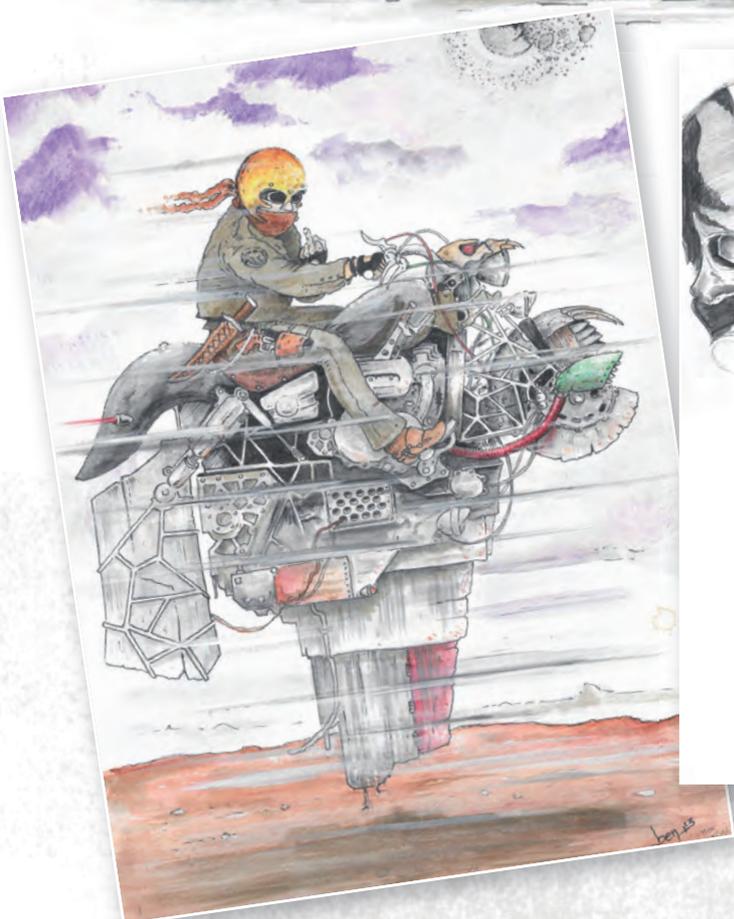
NOUVELLE OASIS

Réjouissez-vous, amis pèlerins, le monde post-apocalyptique de BEN est cette nouvelle oasis! Il ne tient qu'à nous de sauvegarder le microcosme custom ainsi que celles et ceux qui au travers du papier nous l'ont fait découvrir, le font vivre et le feront encore grandir, tournant le dos parfois à notre ordi pour aller chez nos libraires pour en ressortir les mains pleines de livres et de bandes dessinées. Ceci dit, si vous tenez ce magazine entre les mains, tout espoir n'est pas mort! *Ride and read Wild!*





Par Enzo
Fils de la
SKOOL !





Jean-William Thoury

LA MOTOCYCLETTE

On sait ce qu'est un *road movie* (film de route). *Easy Rider* en reste l'archétype évident. Il existe une littérature équivalente, par exemple *La Motocyclette*, d'André Pieyre de Mandriargues.

Par Jean-William Thoury – Photos : All rights reserved

André Paul Édouard Pieyre de Mandriargues, né le 14 mars 1909 à Paris, fait des études de lettres avant de bifurquer vers l'archéologie, passionné par les Étrusques. Il fréquente André Breton et les surréalistes et s'exprime comme poète, essayiste, romancier, traducteur (de Paz, Yeats, Mishima). Élevé dans une famille protestante, il collectionne l'érotisme et la pornographie – ce qui fait la différence entre les deux revient au jugement de chacun. Certaines œuvres sont illustrées par son épouse, Bona Tibertelli de Pisis (1926-2000), artiste d'origine italienne. En 1967, Mandriargues reçoit le Prix Goncourt pour *La Marge*, mais doit en grande partie sa postérité à l'adaptation cinématographique, cette année-là, d'un de ses romans, *La Motocyclette*, publié en 1963.

Le personnage principal du livre, Rebecca Nul, 19 ans, quitte subrepticement le lit conjugal. Son mari, Raymond, dort encore ou fait semblant. Elle passe une culotte de nylon un peu transparente laissée la veille dans le linge sale et enfle une combinaison de cuir qui la colle comme une seconde peau. La fois précédente, elle n'avait mis aucun sous-vêtement mais la mince doublure de fourrure blanche lui procure de drôles de sensations. Simplement protégée par une cagoule (liberté de l'époque), elle enfourche son Harley-Davidson 1200 et file rejoindre Daniel, amant auquel elle est totalement soumise. Le choix des patronymes ne doit rien au hasard, l'époux délaissé s'appelle Nul, et le macho, Lionart, nom qui évoque le lion, animal dominateur. De même, les Nul vivent à Haguenua, sur la route de Bitche (*bitch* signifiant salope en anglais).

SOIXANTE CHEVAUX

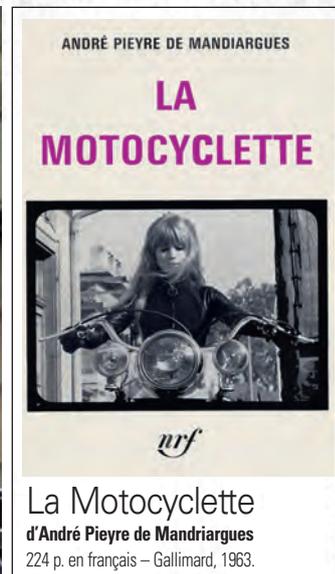
Mandriargues décrit ainsi la moto de Rebecca : "Une grosse Harley-Davidson de modèle le plus récent et le

plus rapide, toute neuve, peinte en noir sauf les parties chromées, dont la plus éclatante était le tuyau d'échappement avec ses tubulures souples. Posséder une telle machine, sans rivale assurément dans la catégorie, n'était pas un bonheur commun. [...] Rebecca s'émerveillait chaque fois qu'elle allait dans la remise observer sa monture [...], les deux cylindres du moteur, sa cylindrée totale de mille deux cents centimètres cubes, sa puissance approchant soixante chevaux au frein..." La comparaison avec le cheval revient régulièrement. Rebecca flatte de la main, souvent, comme on fait au poitrail d'un animal, le "projecteur caréné sur la fourche en avant du guidon" en posant cette question : "Jusqu'à où m'emporteras-tu ?". Toutes les premières pages sont consacrées au parcours effectué par Rebecca. Les impressions que font le paysage qui défile, les changements de revêtement routier, l'arrêt à l'essence, à la douane entre la France et l'Allemagne, etc., alternent avec ce qui passe par la tête de la jeune femme. Elle pense surtout à retrouver Daniel le plus vite possible. "Entre ses jambes écartées par le réservoir, le

moteur va de toute la force des deux énormes cylindres, chose vivante, frémissante et furieuse à tel point que ce déchaînement ne cesse de l'émerveiller comme au premier instant qu'elle en eut la révélation. Quelle brute !"

À TOUS GAZ

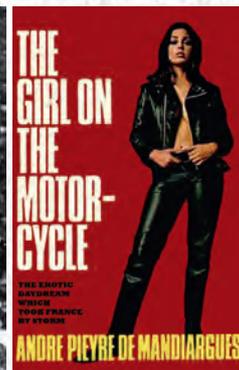
Probablement plus littéraire que biker, Mandriargues décrit avec délectation tout le cérémonial, le kick, le réglage de l'avance, l'enclenchement des vitesses, le frein de direction, la position dans les virages, etc. Quand Rebecca veut "courir à tous gaz", elle "tient à bout de course la poignée d'admission". Le livre a été traduit par Alexander Trocchi et porté à l'écran par l'Anglais Jack Cardiff (1914-2009), connu pour son talent de cadreur. En France, le film garde le titre du livre ; en Belgique, il devient *La Fille à la motocyclette* ; en Angleterre, *The Girl on a Motorcycle* (la fille sur une moto) ; en Amérique, *Naked Under Leather* (nue sous le cuir).



Pas de chance pour Cardiff, son film doit être montré au Festival de Cannes l'année où celui-ci est annulé pour cause de Mai 68... Désormais quasiment plus célèbre que le livre qui l'a inspiré, le film, d'obédience érotico-psychédélique comme l'époque l'exigeait, doit en grande partie sa réputation à une distribution prestigieuse : Alain Delon (Daniel), qui en est le coproducteur ; Roger Mutton (Raymond) ; Les Reed, compositeur de la bande originale ; et Marianne Faithful (Rebecca), dont la tenue a beaucoup marqué les imaginations, jusqu'à être plagiée par certaines rockeuses, notamment par Suzi Quatro de manière spectaculaire.

Dans le film, Delon pilote une Norton Atlas. Faithful raconte ses "huit jours avec Alain Delon" dans *Mademoiselle Âge Tendre* de décembre 1967, magazine dont le couple orne la couverture, à moto, lui derrière et elle devant. André Pieyre de Mandriargues est mort le 13 décembre 1991 à Paris.

Pieyre de Mandriargues La motocyclette



RETROUVEZ LES PUBLICATIONS WILD CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX



MAIS AUSSI EN VERSION NUMÉRIQUE OÙ ET QUAND VOUS VOULEZ



Disponible sur
App Store

DISPONIBLE SUR
Google play

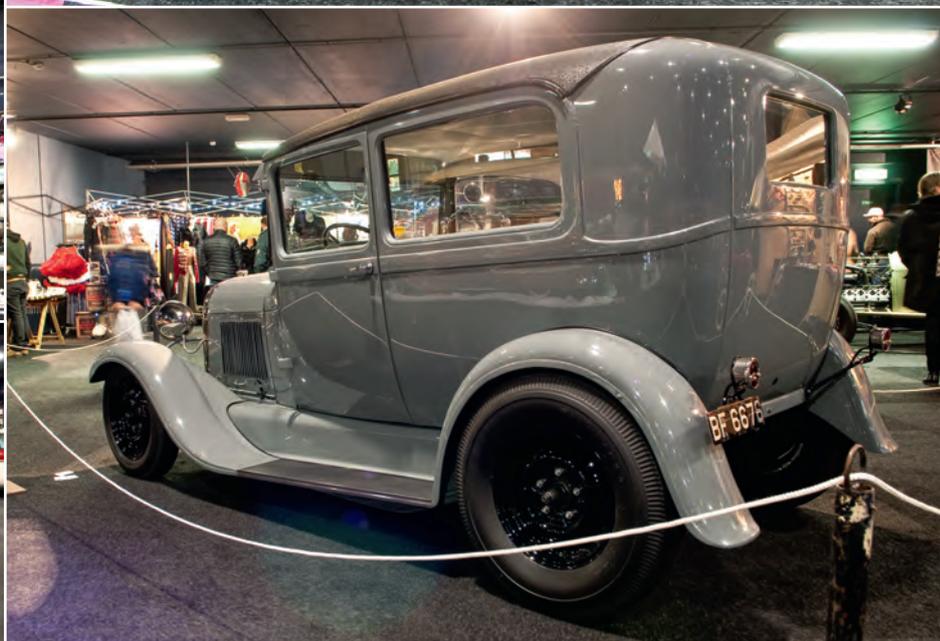
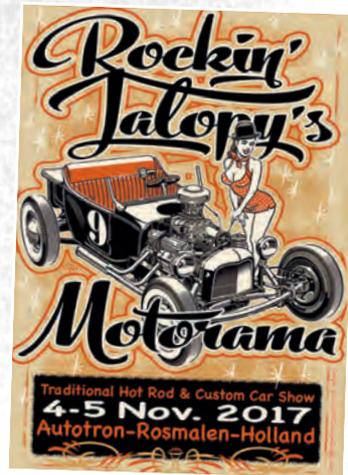
ROCKIN' JALOPY'S MOTORAMA 2017

Par Étienne Butterlin

La saison des meetings de hot rods et kustoms s'est clôturée en novembre dernier avec le Rockin' Jalopy's Motorama, un show indoor organisé dans la petite ville néerlandaise de Rosmalen. Un show n'accueillant que des véhicules à quatre roues, mais dont le style général devrait néanmoins être agréable aux yeux du lecteur de *Wild Motorcycles* ! Dans un hall à l'éclairage subtil et soigné, les hot rods et les customs s'exposent à l'abri d'un hiver déjà entamé. Sont présents les clubs locaux, mais aussi des véhicules

venus de Belgique et d'Allemagne. Quelques stands proposent des pièces ou accessoires, dont le JackHammer Speed Shop anglais, accompagné par l'équipe qui a relancé la fabrication des célèbres carburateurs Stromberg, et qui expose un superbe Ford A Sedan, non top-choppé, qui conserve ses ailes, mais délicieusement droppé, preuve que le radicalisme n'est pas toujours la meilleure option en termes de hot roding. Au détour des allées, on retrouve aussi l'ex-pick-up du Old Crow Speed Shop (Burbank, Californie),

importé depuis quelque temps déjà, ou la Chevrolet 1953 Full Kustom du Belge Vincent Wolfs qui a récemment fait la couverture de *PowerGlide* #42. On croise aussi quelques visiteurs français, venus principalement du nord de la France et qui, comme beaucoup ici, tenaient à finir la saison en





Olaf the lawyer

La chronique juridique du biker

CONNAÎTRE SES DROITS FACE A UNE CONSTATATION SUBJECTIVE

La question que tout motorfreaker devrait se poser au moins une fois dans sa vie de "gros rouleur" : est-ce qu'une constatation subjective donne nécessairement lieu à une prune effective? En d'autres termes, quelle est la valeur réelle d'une infraction constatée de manière subjective par les forces de l'ordre?

Vitesse excessive eu égard aux circonstances", "émission de bruit gênant", "non-respect des distances de sécurité"... le Code de la route répertorie nombre d'infractions qui reposent exclusivement sur l'appréciation subjective des faits par les forces de l'ordre. Face aux déclarations d'un agent assermenté, une contestation est-elle possible? Selon l'article 537 du Code de procédure pénale, les procès-verbaux dressés par les agents des forces de l'ordre font foi jusqu'à preuve du contraire. Encore faut-il qu'ils comportent effectivement la constatation des faits constitutifs de l'infraction reprochée. C'est ce qu'a rappelé la Cour de cassation dans un arrêt en date du 16 septembre 2014 (n° 13-84613).

CIRCONSTANCES CONCRÈTES

Dans cette affaire, un conducteur était poursuivi pour ne pas avoir respecté une distance de sécurité minimum avec le véhicule qui le précédait. Après plusieurs mois de procédure, la Cour de cassation a validé la décision de relaxe ordonnée par le juge de proximité. Elle reprochait au procès-verbal de se borner "à mentionner la qualification de l'infraction, sans préciser les circonstances concrètes dans lesquelles celle-ci avait été relevée". De fait, le contexte doit être précisé. Ainsi, lorsqu'il verbalise un conducteur, le représentant des forces de l'ordre

ne peut pas se contenter d'affirmer que telle ou telle infraction a été commise. Il doit également rendre compte, sur le procès-verbal, des éléments concrets et objectifs qui l'ont conduit à dresser la contravention : estimation de la distance séparant les véhicules, appréciation de la vitesse qualifiée d'inadaptée, description de l'environnement justifiant le caractère gênant d'un bruit de moteur, conditions météorologiques particulières, état de la chaussée ou conditions de circulation. Tous ces éléments permettront au juge saisi d'une réclamation de contrôler la réalité de l'infraction et, par suite, le bien-fondé de la verbalisation. En l'absence de mode de constat efficace et probant pour relever ce type d'infraction, il est primordial que les juges exigent des forces de l'ordre un relevé précis des éléments constitutifs de l'infraction, comme ultime rempart contre les verbalisations arbitraires.

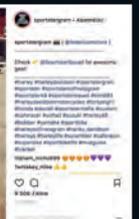
Motorfreakers de tout poil, soyez vigilants sur ce point, afin de pouvoir un jour vous défendre en ces temps où il est très facile de la part des agents verbalisateurs de sortir le carnet à souches!

OLAF THE LAWYER
ftw1968@aol.com

INSTAGRAM

Tous modèles confondus, les Sportster sont certainement les Harley les plus vendues dans le monde. Il n'est donc pas étonnant que plusieurs comptes Instagram leur soient entièrement dédiés. Ce mois-ci je suis allé jeter un œil sur celui de @sportstergram, suivi par 395 000 abonnés (!), et j'ai sélectionné quelques photos de Sportster chopperisés, bobberisés, cafe-racerisés ou simplement customisés parmi les 6847 publications visibles au moment d'écrire ce texte. Tout n'est pas bon, tant s'en faut, mais cela donne une petite idée de ce que l'on peut trouver sur ce

compte. En allant le consulter, les sportsteristes désireux de personnaliser ou de modifier leur monture pourront à coup sûr y trouver matière à réflexion. À eux ensuite de copier ou d'interpréter à leur façon ce qui les aura inspirés. Et pour ceux qui ne se contentent pas uniquement d'images aussi belles soient-elles, mais qui aiment apprendre et partager, il y a *Wild Motorcycles* bien sûr! Un magazine, un vrai, avec des reportages écrits et mis en images par de vrais passionnés. Mais là, je sais que je pêche des convaincus, car si vous lisez ces lignes c'est que vous tenez déjà en main ce numéro. 😊



@sportstergram

6847 publications - 395k abonnés - 1834 comptes suivis

LES RENCARDS 2018...

Bouclage de la rubrique le 1^{er} de chaque mois ! Par e-mail : kooldates@wild-motorcycles.com

Certains week-ends, les places sont chères et la concurrence féroce entre les meetings. En particulier en mai, juin et juillet où il est fréquent que plusieurs événements importants, concentrés ou autres bike shows se déroulent au même moment, parfois à seulement quelques dizaines de kilomètres de distance. Aussi, pour donner toutes ses chances à votre rencard, nous vous conseillons de nous faire connaître les dates de vos rassemblements dès qu'elles vous seront confirmées afin que nous puissions les faire paraître au plus vite dans les colonnes des Kool Dates. Avec tous les remerciements du Wild Crew !

FRANCE

FÉVRIER

4 : 21 Swap Meet organisé de 7 h à 15 h par les Bikers Davézieux dans le parking couvert du Super U, 55 avenue de l'Europe à **Annonay** (07). Vente et pièces H-D et customs, buvette, chili. Expositants : 5 €/par case de parking. Visiteurs : 2 € Contact : 06 07 10 99 43. Stands pro : 06 48 16 48 11. Email : bikers.davezieux@gmail.com

10 : Swing Explosion à Chambray-les-tours (37). Danse, swing et rock n'roll à partir de 20 h 30 à l'Espace culturel Yves Renault. Plusieurs groupes se produiront sur scène pendant 3 heures. Entrée : 11 € Restauration sur place possible. Contact : 06 19 12 61 55.

10 et 11 : Gones Tattoo Ink Association organise la **21^e Lyon Tattoo Convention** (tatouages, piercings, bijoux, fringues, concerts, etc.) au Double Mixte, Cité universitaire de la Doua, Lyon/Villeurbanne (69). Infos et contact 06 61 93 25 37 et sur www.lyontattooconvention.com.

18 : 14^e Bourse Militaria organisée par M.V.C.G. Midi-Pyrénées dans la salle des fêtes de Soubirous à **Villeneuve-sur-Lot** (47). Exposition de véhicules militaires, restauration sur place, buvette. Contact : 06 73 73 99 54.

24 : West Motors Night au Parc des expositions, allée des Îles Eric Tabarly à **Mantes-la-Jolie** (78). Expositions de motos custom et voitures US, des concerts (Manu Lanvin and the Devil Blues, the Black Prints, Wicked, Sticky Brothers et Red Zone), show girls, exposants (concessionnaires, barbier, tatoueur, vêtements, accessoires...) et plein de surprises. Infos sur la page Facebook West Motors Night 2018. P/A/F : 10 € Contact : L'Archi au 06 07 62 54 29 ou sur westmotorsnight@gmail.com.

MARS

3 et 4 : Les Cheyennes organisent leurs **13^e concentration (25 ans), toutes motos**, au **Canet-des-Maures** (83). Balade, concert, stands, etc. PAF + 1 boisson = 10 € Contact : 06 22 47 91 16.

10 et 11 : Expo Custom dans le cadre du Salon de la moto de **Pecquencourt** (59).

31 et 1^{er} avril : 3^e Septimania Legio organisée par le Gunfighters MC, chapitre Septimania Legio à **Villeneuve-les-Béziers** (34). Bike et car show, concerts, tattoo, stands divers.

31 et 1^{er} avril : 5^e NoLimit Cars n'Bikes Festival à Tancrou dans le 77. Au programme concerts rock, rassemblement de véhicules de caractère (motos, voitures, hot rod, side-car, trikes), animations pour petits et grands, village stands, bourses de pièces, tatoueurs, buvette et camping

sur place. P.A.F : 1 € par jour pour les plus de 16 ans. Infos au 06 80 05 87 98.

AVRIL

7 et 8 : 9th Country Rock Festival, bike et car show dans le parc de la Chocolaterie à **Donzère** (26). Rassemblement motos, voitures US, hot-rods, trikes, Cox et voitures de collection, concerts en hommage à Johnny et au King, défilé de pin-up, line dance, défilé de lingerie, stands, buvette et restauration sur place. Entrée libre. Camping gratuit. Contact au 06 11 51 04 53 ou 06 62 13 32 21 ou sur hardchrome@wanadoo.fr.

AILLEURS

11 février : Biker Market du HDC Grin Ghost au Parochial Centrum Winksele Delle à **Winksele** (Bel.). Info/réservation sur hdcgringhost@gmail.com

22 au 25 février : Swiss Custom au Messe de **Zürich** (CH). L'organisation annonce son partenariat avec le Rat's Hole Custom Show. Un prix sera remis par le team du Rat's Hole dans le cadre du bike show et une moto sera sélectionnée pour participer au Custom Show Emirates 2018 à Abu-Dhabi.

31 mars et 1^{er} avril : 19th Antwerp Tattoo Convention au Rijnkaai 150, Hangar 29, Waagnatie d'**Anvers** (Bel.). Organisation : Diamond City Crew. Infos sur www.antwerp-events-diamondcitycrew.be

1^{er} mai : 28^e Harley-Davidson Day au Parc des expositions de **Malmédy** (Bel.). Concerts rock, rockabilly et blues, stands, ambiance vintage américaine, balade, etc. Info : Roger Daelen au +32 (0)87 22 50 60 et sur fc630623@skynet.be

10 au 13 mai : 32^e Biker Fest à Lignano Sabbiadoro (Italie).

28 et 29 : Iron Bikers au Circuit Carole à **Tremblay-en-France** (93). Infos à venir sur www.ironbikers.fr

JUIN

7 au 10 : EuroFestival à Grimaud (83).

9 : Chopper & Co. organisée par les South Riders à **Cogolin** (83). *Wild Motorcycles* sera de la partie !

9 et 10 : Rock & Cars à Lavaur (81). 11^e festival blues, rockabilly et rock n'roll, bike show et car show, cruising, pin-up, stands. Little Bob Blues Bastard et cinq autres groupes se produiront sur scène samedi et dimanche. Entrée gratuite.

17 : La bourse d'échange vintage Classic & Kustom et le rassemblement libre Old School auto-moto organisés par Motobroc' depuis 2000 auront lieu

à **Velleron-en-Provence** (84) sur l'emplacement du marché agricole.

22 au 25 : 24^e Show Bike Aquitaine organisé par le Outcasts MC à **Vendays-Montalivet** (33). *Wild Motorcycles* sera de la partie !

29 au 1^{er} juillet : Punta Bagna à Valloire (73). *Wild Motorcycles* sera de la partie ! Renseignements sur : www.punta-bagna-valloire.com

4 et 5 : Grand rassemblement de motos à Void-Vacon (55). Entrée gratuite. Harley, choppers, trikes, Cox, hot-rods, voiture US. Concerts, stands et Une Surprise ! le samedi.

JUILLET

7 et 8 : 25^e Run Cap Sud. Enfin Le retour de cette manche du Championnat de France de Dragster Moto à l'**aérodrome du Pêchereau** (36). Info sur www.runcapsud.fr

27 au 29 : 14^e Synergie des Bayoux à Commeny (03). Exposition permanente de trikes, motos, et véhicules US. Huit concerts et animations en continu. Village d'exposants. Entrée, camping et douches gratuites. Buvettes et restauration sur place. Camping accessible du jeudi au lundi soir. Contact : Alvaro au 06 87 67 46 81 et sur lesbayoux@hotmail.fr.

27 au 29 : 20^e Rassemblement motos organisé par le HDC Macadam Motors à **Couches** (71). Infos au 06 32 62 31 20. Contact stands : 06 50 27 52 17. Site : hdcmacadammotors.wifeo.com

AOÛT

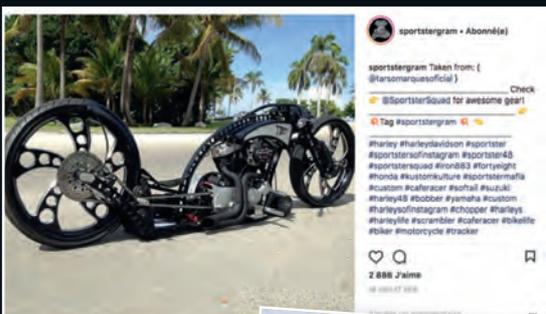
3 au 5 : 18^e US and Rock n' Roll Festival organisé par les Burners à **Bourgneuf-en-Retz** (44). Concerts (11 groupes), stands, balade, camping, restauration sur place. Contact : 06 47 68 05 34.

24 au 26 : 30^e Anniversaire de l'Ardeche Vets MC à Largentière (07). Contacts : Lylilian au 06 73 75 74 93 ou Ludo (stands) au 06 84 79 61 75.

OCTOBRE

4 au 14 : Mondial Paris Motor Show. Salon de l'auto et de la moto au Parc des Expos de la porte de Versailles à **Paris** (75).

28 : La bourse d'échange vintage Classic & Kustom et le rassemblement libre Old School auto-moto organisés par Motobroc' depuis 2000 auront lieu à **Velleron-en-Provence** (84) sur l'emplacement du marché agricole.



ANNONCES GRATUITES

Pour nous faire parvenir vos annonces à paraître dans le magazine, rien de plus simple. Envoyez un e-mail à : annonces@wild-motorcycles.com

Quelques petites recommandations :

- Ne saisissez pas votre annonce en capitales.
- Précisez le type d'annonce : Vente Harley-Davidson, Autres marques, Pièces...
- Commencez par votre département, ensuite le type d'annonce (Vds, Ach, ...), année, kilométrage et le descriptif. Mettez vos coordonnées toujours à la fin de votre annonce.
- Séparez bien les différentes énumérations par des virgules.

- Ne mettez pas d'indications farfelues, ne survendez pas votre bien, ça ne profite pas à votre annonce.
- Lorsque vous joignez une image, assurez-vous quelle soit en jpg de bonne qualité. 200 Ko minimum est idéal, jusqu'à 2 ou 3 Mo si vous voulez. L'idéal est de fournir une image à l'horizontale.

Toutes ces petites recommandations nous permettrons d'être plus performants pour l'insertion de vos annonces. Merci de votre compréhension et bon trok. La rédaction

HARLEY-DAVIDSON



(06) - Vds Street Glide 1584, 2007, 66507 km, Stage 1, boîte 6, distribution complète effectuée par concession H-D. Dossier d'entretien complet avec factures, strictement rien à prévoir. Plus de 2000 euros d'options de qualités dont voici la liste des principales: collecteurs complets S&S couplés à des silencieux Vance & Hines "Monster Oval Chromes, assortis d'un filtre à air gros débit RSD. Pour une tenue de route zéro défauts 1 kit stabilisateur de châssis "Touring Link Progressive Suspensions" à été installé. Phare à LEDs "Day maker" et l'arrière à 1 kit complet feu & clignotants à LEDs Kuryakyn. Doubles disques avant ventilés performants, déflecteurs d'air moteur, pour la sécurité un pare-chocs arrière à été installé, la moto est équipé sur les photos d'une selle fine "Flaming" et une selle super confort pour les longues routes sera donnée en plus. Pare brise médium fumé. Kit trappes d'inspection "Skull". Kit poignées, leviers, fermetures de sacoches RSD. Sissy-bar clipsable avec une fixation 4 points pour rajouter un "Tour Pak". Klaxon surpuissant "escargot" chromé, kit enjoliveurs pare-brise, hauts parleurs & tableau de bord, support téléphone portable donné avec. Kit bas de garde-boue et sacoches "Bagger", etc. La moto est dans un état strictement irréprochable: 13999 euros à déb. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds Softail Heritage 1340, 1994, 29265 km, boîte CDI Performance "Screamin'Eagle", kit carbu Dynojet, révision complète effectuée, état irréprochable: 11500 euros à déb. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds Softail Twin Cam 1450, 2000, 10867 km seulement. 4700 euros d'accessoires et customisation: carburateur S&S Shorty, filtre à air Spyke, Stage 1, échappements Long Shot Vance & Hines, bras oscillant et inserts chromés, sabres de garde-boue sans vis apparentes, étriers de frein chromés double pistons PM, disques PM, phare av. à leds Daymaker, mini clignotants à LEDs, feu ar. freiné à leds, plaque d'immatriculation chromée inclinée, selle Badlander au gel LePera, roues alu chromées 5 bâtons H-D, cales-pieds arrières Kuryakyn, guidon large gros diamètre avec câblages internes, toutes durits inox platiées, tous commodos leviers et maître cylindre chromés, kit total Arlen Ness (caches culbuteurs complets, codes av., rétros, poi-

gnés, compteur et tank panel, toutes les trappes de visites, klaxon et enjoliveur bas moteur). Sacoche cuir latérale de bras oscillant, cache régulateur chromé. Moto strictement irréprochable et rien à prévoir, bradée: 12999 euros à débattre légèrement. Tél.: 06 51 79 93 56



(13) - Vds Road Glide bagger, 2016, 20000 euros de pièces, peinture neuve, pneus neufs, révision OK: 35000 euros. Tél.: 06 61 80 21 49.



(17) - Vds Sportster Show Bike 883, 199, 21000 km, prépa complète par Old School Kreation, primée au Show Bike Montalivet 2017. Pneu ar. 300, réservoir West Coast Choppers, cadre sur mesure, que de la pièce haut de gamme: Kellerman, DNA, LePera, Arlen Ness, Santee, Rizoma, Figure Machine... Roule toute distance car confortable même si c'est un rigide. Rien à prévoir: 19999 euros à débattre (reprise Harley possible). Tél.: 06 79 77 80 30. E-mail: www.old-school-kreation.com



(21) - Vds Fat Boy 1450 2002, 118500 km, révision + distribution à 102873 km. Dernière révision en juillet 2017 à 116500 km, remplacement des disques et plaquettes avant et arrière + pneu arrière. Silencieux Screamin' Eagle + origine: 9500 euros. Tél.: 06 77 36 86 43. E-mail: herve.enrietto@hotmail.fr



(32) - Vds Fat Boy 1340, 1990, 35742 km, bon état, capotage FLH Style, phare 2005 style, pare-jambes avant, guidon Bikini Beach, commodos chromés état moyen, freinage PM avant et arrière, réservoir stretché, peinture perso bon état (léger coup sur dessus du réservoir), carburateur MIKUNI, échappements drag pipes, + selle passager, + pare-brise, + sissy-bar, + porte-bagages, révision ok: 12000 euros. Tél.: 05 62 61 84 13 - VTM



(32) - Vds Chopper Old School, 2006, 2082 km, look 70's, base Softail Custom, modifié en 2014, équipé EMD, Xzotic, Kustom Tech, peinture personnalisée: 38000 euros. Tél.: 05 62 61 84 13 - VTM



(32) - Vds FLH 1200 Shovelhead, 1979, 11000 km, moteur reconditionné, bon état et fonctionnel, à voir!: 10600 euros. Tél.: 05 62 61 84 13 - VTM



(33) - Vds Sportster Superlow 883, 2011, 11250 km, excellent état, guidon z bar, commandes avancées, équipée chargeur de maintenance, vidange et filtres ok, à savoir carte grise solo: 7500 euros. Tél.: 05 57 46 56 81 hb. AMS 33



(42) - Vds 1340 Harley show bike, faisceau Electrique neuf, peinture neuve, pneu ar. 315, sellerie cuir, dispo et visible proche St. Etienne: 7500 euros. Tél.: 06 46 04 62 50. E-mail: denisjoandel@gmail.com



(44) - Vds Street Bob: 2010, 33000 km, état proche du neuf. Acheté neuve et toutes les révisions ont été effectuées en concession H-D (factures à l'appui). Pneus et batterie neufs. (arrière de 180, au lieu de 160). Stage 1 Screaming Eagle avec pot Vance & Hines et filtre K&N. Fourreaux de fourche et feux arrière peints en noir. Petit clignotants homologués. Options: repose-

pied et pouf passager. Selle solo LePera, guidon apehanger noir de 14" et 16" avec les câbles plus longs qui vont avec, et surtout je donne les pots d'origines neuf jamais montés: 11400 euros ou échange possible contre un Sportster Roadster 2016 ou 2017 noir mat only. Tél.: 06 89 99 83 37



(56) - Vds Electra Glide Limited Edition, 2011, 57000 km, moteur 2l, 15 ch, entièrement préparée Screamin Eagle, ligne d'échappement S&S, bi-ton maron clair et foncé, ABS, marche ar., poignées et selle chauffantes, fourche av. entièrement chromée, autoradio CD Harley-Davidson, nombreux chromes, toutes options, entretien chez Harley Vannes, état exceptionnel, aucun consommables à prévoir, affaires à saisir: 18500 euros à débattre. Tél.: 06 81 94 95 28. E-mail: guyot_patoun@yahoo.fr



(57) - Vds 1340 FXRT, 1984, look sympa, origine Los Angeles avec 54000 miles. Boîte 5, entretenue et fiable, joints spi fourche changés, rotor/stator et régulateur neuf, batterie neuve, carbu S&S (Super G), amortisseurs av./ar. à air, sacoche rigide, selle LePera, roule très bien: 8500 euros. Tél.: 06 70 76 84 51



(64) - Vds Dyna FXDX, 2000, 50000 km, carbu, tbé, stage 2, kit Screamin'Eagle (1550 cc), pots et carburateur (KIT Screamin'Eagle), bulle Ness, amortos Progressive, 2 pneus neufs, Michelin Commander 2, selle Harley, clignos en bout de guidon Kellerman, sissy-bar amovible, feu arrière LED's, sabot moteur, alarme, 2 clés contact, etc. Sort de révision fluides, filtres, etc... Sac voyage adaptable sissy-bar cadeau! 10500 euros. Ni échange, ni reprise. Tél.: 06 61 86 81 73 (HR)



(-) - Vds Dyna Super Glide 1584, 2012, 17800 km, stage 1, entretien ok, batterie neuve, selle

solo, abs (toutes les factures), état neuf : 12 500 euros. Tél.: 06 67 21 93 82

AUTRES MARQUES



(06) - Vds Vespa Piaggio 125 PXE, 2006, 38375 km, l'authentique VESPA en tôle! Frein à disque avant, grand porte bagages chromé amovible (démontage en 5 mn) peut recevoir un top case et un rail de protection chromé de g-b av., équipé d'un pot d'un pot Sito, les pneus sont en bon état et tout le système électrique fonctionne, rien à prévoir. Vitesse de pointe 90 km, mélangeur d'huile automatique (c'est un 2 temps), consommation essence 3,5 L aux 100: 2499 euros. Tél.: 06 51 79 93 56



(06) - Vds Vespa Piaggio 125 PXE millennium, 2006, 24170 km, l'authentique VESPA en tôle, pas la copie! État absolument irréprochable, sellerie perso à l'ancienne, scooter de maniaque, il n'y a réellement rien à prévoir, se conduit avec permis au, démarrage électrique et k, dossier complet d'entretien et facture, avoir absolument : 2999 euros Tél.: 06 51 79 93 56



(32) - Vds 125 Mash Scrambler, neuve, gtié 2 ans p/mo, monocylindre 4T, allumage électronique, démarreur, frein av. à disque... : 2245 euros. Tél.: 05 62 61 84 13 - VTM



(32) - Vds 125 Mash Seventy Five Vintage, neuve, gtié 2 ans p/mo, monocylindre 4T, allumage électronique, démarreur, frein av. à disque... : 2295 euros. Tél.: 05 62 61 84 13 - VTM



(32) - Vds 125 Mash Seventy, neuve, gtié 2 ans p/mo, monocylindre 4T, allumage électronique, démarreur, frein av. à disque... : 1895 euros. Tél.: 05 62 61 84 13 - VTM



(32) - Vds Léonart 125 Spyder, 2013, 1660 km, style

chopper, bi-cylindres en ligne type Honda, état neuf, pas d'échange, pas de reprise. Idem Regal raptor, Rebelle, Shadow, Intruder... : 3400 euros. Tél.: 05 62 61 84 13 - VTM

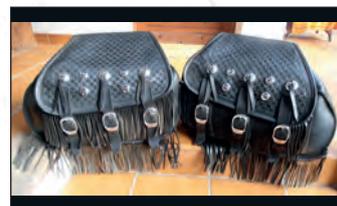
PIÈCES & ACCESSOIRES



(06) - Vds à gauche sur la photo : **Paire de poignées isolantes Harley-Davidson cuir**, double tirage pour toutes H-D avec guidon d'origine de 1 pouce (25 mms), avec logo Harley chromé en bout de poignées. État impeccable, bradées: 50 euros. À droite sur la photos : **Paire de poignées double tirage**, isolantes de style rail usinées dans la masse pour toutes Harley-Davidson ayant un guidon d'origine en 1 pouce (25 mm). Valeur neuves chez "Wild Bike" 127,50 euros. Parfait état, bradées: 80 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



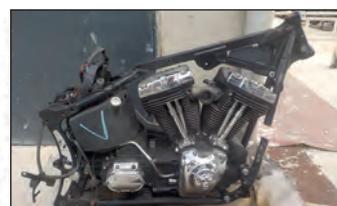
(06) - Vds sissy-bar clipsable pour Softail Evo ou TC équipé en pneu 130 ou 150 avec garde-boue d'origine, démontable en 1 mn, équipé de son porte-bagages large démontable et d'un dossier également démontable de 23 cm de haut par 18 cm de large. Dimensions: Hauteur totale 50 cm x largeur 24,5 cm. Espace latéral entre chaque fixations 23,5 cm. Pièces d'origine Harley-Davidson. Bradé: 299 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds rares sacoches cuir Harley-Davidson pour Softail Springer Classic, dans un état irréprochable, aucun trou ni fissure, arrière rigide en très bon état. Fournies complètes avec leur support. Montent sur tous modèles Softail: 999 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds selle Badlander état irréprochable pour tout Sportster avant 2004, bradée: 150 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds uniquement pour pièces ! Cadre provenance Softail Night Train Twin Cam 1450 (nécessite une petite partie à souder). Pas de carte grise ! Manque bras oscillant mais axe présent (idéal projet transformation en rigide). Prix cadre seul: 400 euros. Moteur complet assemblé mais vide, en première cote, comprenant le bloc assemblé sans primaire ni boîte, pour déco ou remontage car tout est en bon état: 999 euros. Les deux carters primaires intérieur + extérieur (sans transmission): 299 euros. La boîte de vitesse

complète avec pignonnerie: 599 euros. Le bac à huile: 99 euros. Le circuit électrique complet avec boîtiers: 250 euros. Ou prix spécial poru l'ensemble qui sera vendu avec facture: 1999 euros Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds carburateur d'origine Harley-Davidson avec pompe de reprise en parfait état de marche et vendu complet avec câble starter. Monte sur modèles Sportster et tous big Twin 1340/1450. Prix carburateur seul: 180 euros. Possibilité de vente pipe d'amission seule pour Evolution1340 & Twin Cam 1450: 69 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds Selle super confort modèle "Sundowner". Réf. H-D RDW92/61-0067 51509-04, très peu servie (267 km), dans un état impeccable. Pour tous modèles après 2005: 249 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds bac à huile Softail Twin Cam Nigh Train. parfait état peinture et tolérances, vendu tel que sur la photo avec son bouchon jauge/thermomètre: 99 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds roue ar. alu massif Billet - Pour toutes Harley, très belle pièce avec moyeu démontable rapidement par 5 vis "BTR". 18", pneu Tubeless Dunlop "Elite" K591, 170/60/B18 en tbét - Montage en 200 possible - Largeur totale du moyeu 17 cm, roulements (à changer) en 3/4 - Le montage de roulements en 1 pouce est possible: 299 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds selle Buell X1, convient pour modèles X1, S1, et Cyclone, état impeccable, pièce bientôt introuvable dans cet état: 149 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds guidons pour Harley-Davidson diamètre 25,4 mm (1 pouce), tous dans un état impeccable. De

AUCH FRANCE **VTM**
SPECIALIST
HARLEY-DAVIDSON & BUELL
 Préparateur performance - VPC
 nos occasions
www.vtm-auch.com



Dyna Low Rider 100th, 2003, 10 695 km, kilométrage garanti, sissy-bar + porte-paquets H-D, selle confort: 11 900 euros.

Road King 1450, 2005, 46 594 km, accessoires chromés, sacoche de pare-brise, sacoches de pare-jambes arrière, sissy-bar avec porte-paquets et petite sacoche cuir: 12 700 euros.



Fat Boy, 2005, nombreuses pièces RSD : filtre à air, échappement. Mini compteur électronique, roue av. 21", pneu ar. 180/18, très belle finition noir/chrome, moteur 1450 upgradé 1550 Screamin' Eagle (pistons, aac...). Modèle 2005 immatriculé 2004: 15 200 euros.

Fat Boy 1450, 2003, 26 498 km, injection, tbé, nombreux chromes et accessoires, kit marche arrière, feux additionnels Police US, pare-brise, échappements Dr Jekyll & Mr Hyde: 12 500 euros

Chopper RSD, 2010, 1 900 km, kit complet RSD: réservoir, gb ar, carters moteur modèle nostalgia, guidon ribbed, échappements tracker, bouchon essence, fourche raccourci moins 7 cm montée sur des T de fourche PRO ONE, amortisseur Fourmales modèle Kompresseur, roue arrière PM Gasser pneu 200/55-18, roue avant PM Gasser pneu 120/70-21, tableau de bord Motogadget, rétroviseur Arlen Ness, maître cylindre de frein avant et levier d'embrayage Kustom Tech, selle Skin Ass, cache batterie VTM, sabot VTM, peinture Rémi Clamont Designs : 28 000 euros.

Softail Heritage 1340 Evo, 1993, 151 281 km, nombreuses factures, entretien suivi. Moteur échange standard affichant maintenant 80 000 km. Carbu S&S, guidon Apehanger, durite de frein, câbles... neufs. Distribution refaite récemment (roulement de cames, poussoirs, joints...) Peinture noir mat/satinée: 9 500 euros.

Road King 1450, 2003, 26 604 km, modèle 100th, tbé, pneus et révision ok, guidon bikini beach, échappements: 12 900 euros.



Show bike américain Arlen Ness base Softail modifié en 2009, 4524 km, look California 90's, ombreuses pièces alu Billet ou chromées, peinture signée Mike Taylor Designs, vendu avec titre américain: 10 400 euros.

Sportster 1200 Cafe Racer, 2005, 18 789 km, modèle à carburateur, réservoir "Mundial", très bon état, g-b ar. et selle perso: 9 000 euros.

La Fontaine - 32550 PAVIE-AUCH
 Tél.: 05 62 61 84 13 - Fax : 05 62 61 84 11
www.vtm-auch.com

haut en bas: Guidon chromé "Hollywood" (monté sur les Harley dans les années 50/60. Largeur 86 cm x Hauteur 13 cm. Vendu neuf 296,53 euros chez le moins cher des dealers. Prix Bradé: 220 euros. Guidon drag-bar chromé. Largeur 75 cm: 50 euros. Guidon large "Buckhorn", vraiment très confortable à la conduite, permet une position du buste propice à de longues distances. Largeur 80 cm x hauteur 20 cm x largeur bas 38 cm: 79 euros. Tous les guidons sont prévus pour des risers Harley. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds véritable pare-brise Harley-Davidson pour tous modèles Dyna/Sportster avec fourche de 39 mm, si montage sur tubes de diamètre supérieur, obligation de changer les clips, démontage hyper rapide (2 mn), état irréprochable, envoi possible en colis soigné sur toute la France: 249 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds sacoches cloutées H-D. Softail Heritage 1450/1584 (montent sur tout Softail), état impeccable, fournies avec les supports rigides, grande contenance, comme neuves (1227 euros en concession), bradées: 399 euros (port compris soigné Colissimo 48h). Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds selle solo LePera, pour toutes Harley, complète et prête à être montée. Selle solo large à bavettes en parfait état, comprend la paire de ressorts taille médium et la patte d'accroche avant réglable et amovible. Dimensions: 36 cm de long par 34 cm de larg. Bradée: 150 euros complète. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds phare obus alu massif "adjure" pour Harley, longueur 22 cm, diamètre optique 13,5 cm, largeur totale 15 cm. Pré-câblé et prêt à brancher avec optique à éclairage optimisé. Valeur 253,33 euros (Big Jack), bradée: 150 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds selle large Sportster, modèle super confort "SUNDOWNER" pour tous modèles de la gamme Sportster après 200. État irréprochable pour ne pas dire neuve, la + large et la plus confortable de la gamme. Deux modèles de disponibles: une pour modèle avec réservoir 12 L et une pour réservoir large de 17 litres: 249 euros pièce. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds ensemble complet fourreaux de fourche caches, tubes et enjoliveurs chromés de capotage Harley-Davidson Street Glide. Pour tous ceux voulant bénéficier d'un freinage parfait, et équilibré de l'avant. Pour toutes les fourches de la gamme Softail équipées en gros diamètre dernier modèles (il suffit tout simplement de remonter vos tubes assemblés dans les fourreaux de fourche présentés. Écartement entre chaque fixations d'étriers de frein 7 cm. Largeur du haut du fourreau (ou le tube de fourche rentre) 60 mm. Référence H-D des fourreaux: G5H3-00L & G5H300R. L'ensemble: 299 euros ou prix au détail: Fourreaux seuls neufs: 250 euros. Paire de caches tubes neufs: 50 euros. Enjoliveur chromé de bas de capotage: vendus. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds étrier de frein arrière 4 piston neuf, provenance Softail Twin Cam, vendu complet avec jeu de plaquettes et patte supports, idéal pour montage sur tout ancien modèle Harley avec étrier double pistons, diamètre passage de l'axe de roue 3/4", (peut être agrandi pour du 1 pouce), parfait état: 149 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds roue arrière Dyna 2015 en 17", état strictement irréprochable! La jante est chromée et le moyeu est en alu poli, le pneu n'est pas fourni et sera démonté pour la vente. Pour précision si montage sur un autre modèle, la largeur totale du moyeu est de 17 cm. Les roulements sont en 1 pouce (mais peuvent être changés pour du 3/4). L'ensemble est comme neuf et dans un état irréprochable. Monte sur tous Softail et Dyna: 249 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds paire d'étrier avant 4 pistons, provenance Street Glide 2006, montent sur tous les modèles des gammes Touring et toutes Harley ayant des fourreaux en diamètre 41 dans le but de monter des doubles disques. Vendus avec durites de connection: 299 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds commandes avancées Sportster, pour modèles 2004 et après (provenance Sportster Forty-Eight), véritable commandes Harley et non des copies. En parfait état et équipées de cale-pieds "Sundance". Vendues strictement complètes avec toutes les tringleries et adaptateur

sélecteurs. Au choix complètement chromées ou noires: 349 euros port Colissimo compris. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds amortisseurs Touring, convient pour Street Glide, Road King, Electra Glide, réglables air/huile. Proviennent d'une Street Glide, 9714 km: 299 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds carburateur S&S Shorty Super E. Complet, pour big twin et Sportster, parfait état de présentation et fonctionnement (vendu neuf selon les fournisseurs entre 570 & 838 euros). Bradé pour l'ensemble tel que sur les photos: 399 euros. Possibilité de vente au détail: -Pipe S&S Evolution & Twin Cam 69 euros. Possible aussi vente pipe pour Shovelhead & Iron seule: 69 euros. -Carburateur avec filtre à air: 330, euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(06) - Vds faisceau électrique origine Softail Twin Cam, complet, prêt à être connecté à un Softail ou une prépa (comprend le boîtier CDI, la centrale clignotants, les fusibles), valeur magasin dans cette configuration plus de 1000 euros, vend bradé entier (aucune vente séparée): 499 euros. Tél.: 06 84 16 37 45



(27) - Vds fourche Springer complète avec Té supérieur, étrier et axe de roue: 650 euros (à prendre sur place). E-mail: fchd@hotmail.fr



(71) - Vds commodos Sportster 1992: 50 euros port compris.. Tél.: 06 07 67 66 53. E-mail: kickmotors@orange.fr



(71) - Vds pare-chox latéraux et porte-bagages pour trike 1200 Sportster de 2012: 100 euros port compris.. Tél.: 06 07 67 66 53. E-mail: kickmotors@orange.fr



(71) - Vds pédale d'embrayage avec support pour Early Shovel-Panhead...: 70 euros port compris. Tél.: 06 07 67 66 53. E-mail: kickmotors@orange.fr



(71) - Vds support plaque latéral neuf emballé: 40 euros port compris.. Tél.: 06 07 67 66 53. E-mail: kickmotors@orange.fr

VENTES DIVERSES



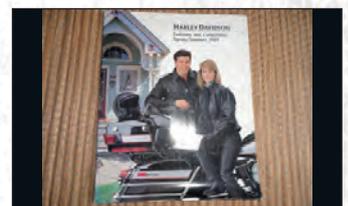
(-) - Vds programme officiel + journal de la bike week de Daytona Beach 1996. Pour collectionneur averti, pièces introuvables: 25 euros port inclus. Tél.: 06 86 78 84 18. E-mail: laurentyver@hotmail.com



(-) - Vds cassette VHS + audio film Hells Angels Forever. Pièces de collection, surtout la cassette audio de tous les titres du film: 90 euros port inclus. Tél.: 06 86 78 84 18. E-mail: laurentyver@hotmail.com



(-) - Vds boucle de ceinturon Harley-Davidson, dans son coffret, série très limitée, véritable collector: 115 euros port inclus. Tél.: 06 86 78 84 18. E-mail: laurentyver@hotmail.com



(-) - Vds catalogue Harley-Davidson officiel vêtements et goodies de 1989, en très bon état collector, pièce introuvable: 25 euros port inclus. Tél.: 06 86 78 84 18. E-mail: laurentyver@hotmail.com

ABONNEZ-VOUS À WILD MOTORCYCLES WILD

POUR UN AN et recevez une box

1 an de Wild Motorcycles 72,00 € + 1 box Vulcanet 45 € = 117,00 €

**OFFRE EXCEPTIONNELLE
65,95 € SEULEMENT**

2 ans de Wild Motorcycles 136,00 € + 1 box Vulcanet 45 € = 181,00 €

**OFFRE EXCEPTIONNELLE
100,95 € SEULEMENT**

Si vous êtes déjà abonné, aucun problème, le nouvel abonnement prendra la suite de l'abonnement actuel sans démarche de votre part.

Renvoyez votre coupon dûment rempli à l'adresse suivante :

WILD MOTORCYCLES – SERVICE CLIENTS – 12350 PRIVEZAC

Tél. +33(0)5 65 81 54 86 (horaires de bureau) – E-mail : contact@bopress.fr



**Quantités
limitées!**



Offre valable pour la France métropolitaine uniquement. Dans la limite des stocks disponibles.

- Je m'abonne pour 1 an (12 numéros) + **ma box de lingettes Vulcanet**, je règle la somme de **65,95 €** seulement, soit plus de **45%** d'économies.
- Je m'abonne pour 2 ans (24 numéros) + **ma box de lingettes Vulcanet**, je règle la somme de **100,95 €** seulement, soit plus de **45%** d'économies.
- Oui, je m'abonne pour 1 an (12 numéros) **offre spéciale sans la box Vulcanet**, je règle la somme de **40,95 €** seulement, soit plus de **47%** d'économies.

Vulcanet®

Offre valable pour la Suisse et l'Union Européenne. Dans la limite des stocks disponibles.

- Je m'abonne pour 1 an (12 numéros) + **ma box de lingettes Vulcanet**, je règle la somme de **40,95 € + 38 €**
- Je m'abonne pour 1 an (12 numéros) **offre sans la box Vulcanet**, je règle la somme de **40,95 € + 18 €**

Pour tout renseignement, veuillez nous contacter au +33 (0)5 65 81 54 86

Je joins mon règlement par:

- Chèque bancaire à l'ordre de Wild Publishing
- Carte bancaire: VISA Eurocard Mastercard

Nom :

Date d'expiration :

Cryptage :

(3 derniers chiffres figurant au dos de votre carte bancaire, à côté de votre signature)

Prénom :

Adresse :

Bâtiment : Lieu-dit :

Code postal : Ville :

Pays : Téléphone :

E-mail :

Signature obligatoire:

WMTB

Le temps passe et sans tomber dans la nostalgie, nous avons décidé de retourner voir ce qu'il se passait il y a dix et quinze ans dans les pages de *Wild Motorcycles*, mais aussi en France et dans le monde. Pour savoir où l'on va, mieux vaut savoir d'où l'on vient !

par Bag

IL Y A 15 ANS

WILD MOTORCYCLES N° 17

JANVIER 2003

L'année 2003 commence fort avec près de quatre cents voitures (379) calcinées dans les quartiers durant la nuit de la Saint-Sylvestre. Mais Jacques

Chirac et Dominique de Villepin, son ministre des Affaires étrangères, ont certainement d'autres chats à fouetter, car la pression entre Washington et Bagdad est

montée d'un cran durant ce mois de janvier. Plus près de nous, les nouveaux modèles commémo-

ratifs 100th Anniversary gris/noir s'arrachent dans les concessions et sur un marché national de la moto globalement en baisse, la part de Harley-Davidson affiche une hausse constante depuis 1985! Un calen-

drier est offert avec ce 17^e numéro de *Wild* qui affiche le splendide Softail de Fun Racing Cycle en couverture et met en avant dans un dossier "Hot rods and bikes" un phénomène baptisé kustom kulture, venu d'outre-Atlantique et encore assez méconnu en Europe. Détail marrant, Paul Yaffe, pas encore intronisé pape du bagger, nous présente son dernier Panhead chopper. C'était il y a quinze ans !



IL Y A 10 ANS

WILD MOTORCYCLES N° 74

Khadafi, qui a renoncé au terrorisme et à son programme nucléaire, se voit offrir un siège au conseil de sécurité de l'Onu... Les temps changent ! Chaises musicales et effet domino, la crise des subprimes continue de secouer l'économie mondiale. Le 21 janvier, lundi noir, la bourse plonge.



Citigroup, première banque américaine, annonce 9,8 milliards de dollars de pertes et la Société générale, une perte de deux milliards d'euros révélant ce qui va devenir l'affaire Kerviel... Devenu trop dangereux, le Paris-Dakar est annulé et la prochaine édition aura lieu en Amérique du sud... Du côté de *Wild*, l'époque est tournée vers le *old school* et s'exprime par la mise

en lumière de nouveaux talents comme le désormais célèbre Max Schaaf de 4Q qui met son chop Shovel en glisse sur la couverture de ce 74^e numéro. Mais la machine la plus épique de ce numéro est certainement l'incroyable Moon Rocket réalisée par Cole Foster et shootée pour l'occasion par Laurent Bagnard. Dix ans plus tard, la création du Salinas Boy n'a pas pris une ride !

JANVIER 2008

Jeu de chaises musicales. L'opinion occidentale s'est toujours cherché des ennemis communs. En janvier 2008, l'Iran est le Grand Satan, alors que Mouammar

est tournée vers le *old school* et s'exprime par la mise

WE RIDE LOW BUT WITH MOJO

- EST.2009 -

KUSTOM

- WORKSHOP -

ONLINE SHOP

WWW.KUSTOMWORKSHOP.COM



PARTS AND ACCESSORIES FOR HARLEY-DAVIDSON MOTORCYCLES SINCE 1979

A BIKER'S WORK IS NEVER DONE



Pick of the month
W&W catalog 2018
Get it at wwag.com