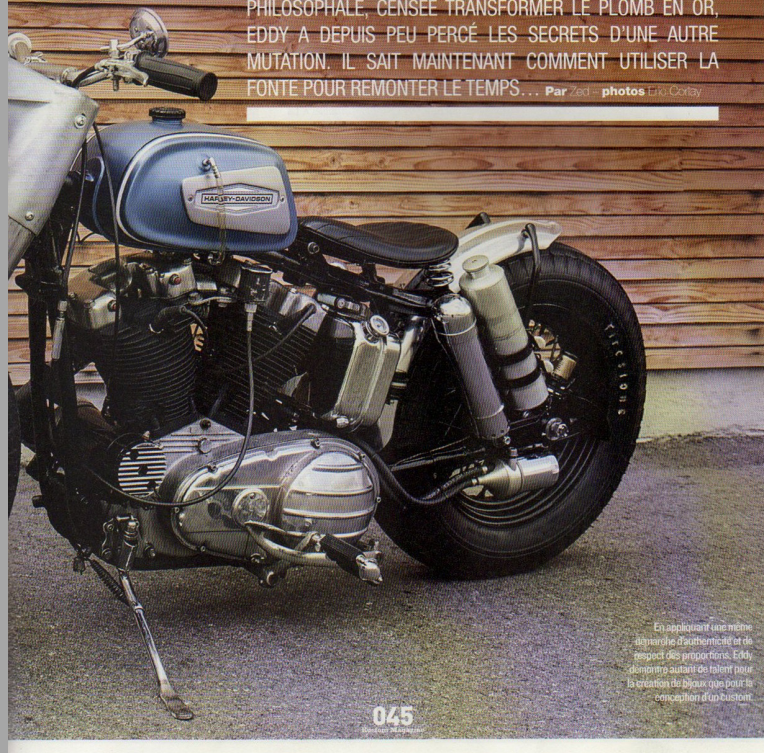




044
Régis Buisson

EDDY THE VINTAGER XLCH 1959

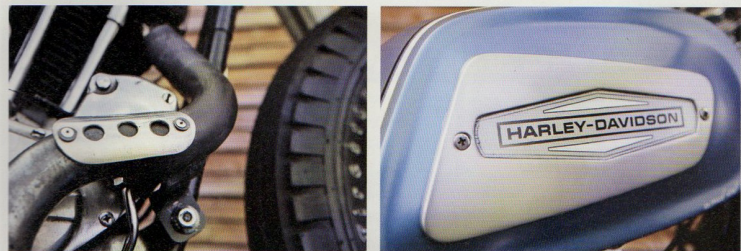
SI LES ALCHIMISTES CHERCHENT ENCORE LA PIERRE PHILOSOPHALE, CENSÉE TRANSFORMER LE PLOMB EN OR, EDDY A DEPUIS PEU PERCÉ LES SECRETS D'UNE AUTRE MUTATION. IL SAIT MAINTENANT COMMENT UTILISER LA FONTE POUR REMONTER LE TEMPS... Par Zed - photos Eric Corlay



045
Régis Buisson

En plaquant une même apparence d'authenticité et de respect des principes, Eddy démontre autant de talent pour la sélection de bijoux que pour la conception d'un buston.

XLCH 1959



Le réservoir adapté au XLCH est celui qui équipait les ML Rapido, ces petits 125 cc monocylindre 2 temps produits par Harley-Davidson de la fin des années soixante au milieu des seventies.

Doté de lignes tendues tout en étant rond, pensé comme une pièce d'architecture, ce réservoir est tellement singulier, chelou, pour ne pas dire moche, que l'idée de le sublimer n'est apparue comme une évidence... Le bidon dont parle Eddy the Vintager, avec la même passion que s'il nous décrivait l'un des bijoux de sa collection, est celui qui équipait les ML Rapido, ces petits 125 cc monocylindres 2 temps produits par Harley-Davidson de la fin des années soixante au milieu des seventies. Il a donc une idée bien précise sous le bonnet lorsqu'il achète à MHC un projet inachevé sur la base d'un XLCH de 1959, autrefois importé dans son jus des USA. Pourvu de rocker boxes de type Shovel et d'un carter primaire en tôle emboutie, entre autres particularités, ce modèle touche davantage Eddy qu'un plus ordinaire Sportster 1000 fonte. Il apprécie aussi l'intérêt et le charme historiques du 900, dont la sélection à droite rappelle par exemple la guerre qui opposait alors la marque américaine à l'industrie motocycliste british... De la machine récupérée chez les Marseillais, il ne conserve que l'essentiel, notamment la mécanique munie de sa magnéto d'origine et d'un carburateur Dell'Orto de 38 mm. C'est Kris Kustom qui se charge de la réalisation des échappements aussi courts que tordus, qu'Eddy équipe ensuite de chicanes histoire de gratter quelques décibels, autant pour ne pas froisser les forces de l'ordre que pour ménager ses oreilles, devenues fragiles par de trop nombreuses bornes en loud pipes. Le customizer lyonnais effectue également les modifications nécessaires pour l'installation de la fourche large d'une ancienne FLH, capotage compris, puis sort une paire de struts d'un support de bumper de garde-boue de même provenance. Ils soutiennent un fender ribbed en aluminium de style anglais, ainsi rendu solidaire du bras oscillant. Ce dernier, chiné puis restauré par Eddy,

remplace le hardtail précédemment boulonné au châssis par MHC. « Je trouvais ça antinomique. Cette bécane est déjà suffisamment rustique pour ne pas avoir à la doter d'un arrière rigide, d'attributs qui ne lui sont pas indispensables ». La fourche est rabaisée et le bras oscillant suspendu par des amortisseurs de 10", répliques de type Shovel mises en place grâce à un kit d'adaptation. « J'ai beaucoup aimé la Space Liner de Gruffi Bike Concept (Freeway # 254). J'ai moi aussi cherché

APRÈS AVOIR CONNU CES ÉMOTIONS, JE NE REVIENDRAIS POUR RIEN AU MONDE À UNE MOTO MODERNE!

à rendre mon XLCH compact, à le poser dans une démarche visant à une parfaite horizontalité de l'ensemble ». À participer aussi à l'effort recherché, les deux roues W&W, entièrement recouvertes dépoxy et chaussées des toujours impressionnantes gommes Firestone ribbed de 5 pouces par 16. Dégoûté sur e-Bay USA, le fameux bidon "chelou" arrive dans un sale état et avec un intérieur qui se signale par une épaisse couche de rouille. Il y sera salé, puis héritera d'un traitement Restom après son passage chez Fred aka "Nomad Soul", qui paraît manier aussi bien le TIG que le pétard. Le pote d'Eddy modifie le tunnel, supprime les anciens ergots de fixation, tôle les espaces vides, puis adapte un niveau apparent de

046
Régis Buisson

carburant LowBrow. « Je lui ai ensuite demandé de me trouver un bleu qui matche avec l'esprit de la bécane, et dans une référence américaine, il ne pouvait pas en être autrement ». Fred applique finalement cette teinte correspondant à une Chevy de 1968, la rehausse de liserés, le tout parfaitement raccord avec les décalcomanies dorogine fournies par Eddy. Complètent la préparation, un guidon Bilwell raccourci et soudé au pontet H-D, un réservoir auxiliaire Moon, le feu Bosch d'une BM R32 d'avant-guerre et une selle solo recouverte de cuir de bœuf, par Skin Ass. « Je ne souhaitais pas une peau zero default. Je voulais au contraire un cuir marqué par endroits de cicatrices, que l'on comprenne que cela venait d'un animal, qu'il s'agissait d'une matière qui avait vécu ». Disposant d'une magnéto pour l'allumage, et d'une dynamo avec batteries pour les autres dispositifs électriques réduits à leur strict minimum, les 900 cc ne s'ébranlent qu'à la force du jarret. Pas vraiment de quoi embarrasser Eddy, pour lequel l'authenticité semble s'apparenter à de la recherche fondamentale. « Le démarrage au kick ne me gêne pas plus que ça. C'est une question de feeling qui ne s'explique pas. Maintenant que j'ai connu ces émotions, je ne reviendrais pour rien au monde à une moto moderne. Rouler sur une ancienne participe au plaisir essentiel du pilotage d'une moto, tu as l'impression d'un retour dans le passé, de vivre les sensations des motorés de cette époque-là... »

TECH SPECS

MODÈLE XLCH 1959 FOURCHE FLH RÉSERVOIR ML RAPIDO MODIFICATION GUIDON BILWELL ET SUPPORT FILTRE À HUILE MHC ÉCHAPPEMENTS ET STRUTS KRIS KUSTOM CARROSSERIE ET PEINTURE NOMAD SOUL FEU BOSCH BOUES W&W SELLE SKINASS RÉSERVOIR AUXILIAIRE MOON VISSEUSE INOX COLONY GARDE-BOUE PANIC CYCLES CARBU DELL'ORTO



Une moto destinée avant tout à rouler, même si l'unique train à tambour grevé est parfois quelques freyneurs!

Le carburateur d'origine du XL Competition Hot est remplacé par un Dell'Orto de 38 mm.

047
Régis Buisson