



PREPARATION

Texte Charlie Lecach - Photos Eric Cortay



FREAKY PAN

Vingt mille kilomètres, voici à peu près la distance qui sépare la région du Limburg, au nord-est de la Belgique, de la Californie. Pourtant, on a parfois l'impression que Long Beach, c'est juste la porte à côté...



Inutile de chercher le frein arrière, il est planqué derrière l'embrayage. Vins a bossé chez Kodlin et ça se sent !



Son épiderme ressemble à un cours magistral d'ethnologie ou à l'imagerie idéalisée des tribus du Pacifique Sud. Hormis cela, Vins Simons (prononcez "Vince") est presque un biker comme tous les autres. Il fait partie des Belges non francophones, mieux connus sous l'appellation de Flamands. À 32 ans, ça fait déjà une bonne douzaine d'années qu'il déplace sa carcasse en Harley et qu'il modifie ces machines en choppers ou bobbers. Le premier de la série, un

► Vins considère qu'un chopper se construit de préférence de façon artisanale.

Shovel de 1979, est encore accroché à ce jour au-dessus du comptoir d'un bar de Massmehelen, "The Filling Station" pour ne pas le nommer. C'est la vente de cette machine qui lui permet de s'offrir un Evo, lui aussi méchamment modifié. Premiers shows, premiers trophées, premiers articles et premiers chantiers pour les copains. Le parcours classique en quelque sorte. Sauf qu'au bout d'un certain temps, on lui fait une offre qui ne se refuse pas, même si à l'occasion il est obligé de déménager momentanément en Allemagne. Il devient effectivement customizer dans l'atelier de Fred Kodlin, une sacrée

référence. Malgré cela, l'envie de diriger sa propre affaire est plus forte. Vins finit donc par retourner dans la commune de Zolder et y ouvre son bouclard, "VS Bikes".

Pourquoi faire simple ?

C'est bien connu, les pros dénichent les meilleures affaires et accumulent rapidement d'importants stocks de pièces d'occasion. Vins récupère donc un moteur de Panhead 1965, le dernier de sa dynastie, pour attaquer son projet de chopper. Avant d'installer ce bloc dans sa partie cycle, la mécanique de ce 1200 cc est entièrement reconditionnée dans les règles de l'art. Un vieux cadre de



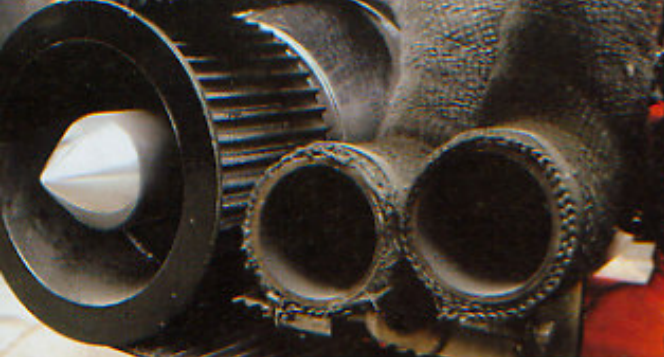
Softail sert de base à ce châssis, ultra modifié en high neck simple berceau ! Même le bras oscillant n'est pas conservé, mais refait de A à Z pour héberger le pneu de 280. La solution de simplicité aurait été de commander deux roues dans n'importe quel catalogue aftermarket, mais Vins considère qu'un chopper se construit de préférence de façon artisanale.



La pédale de kick, fabriquée par Vins, est le seul moyen de démarrer ce chopper, puisque le disque de frein arrière a pris la place du démarreur.

Cette sortie d'échappement tortueuse permet au tube de ressortir du côté gauche de la moto.





Comme sur certaines réalisations de Choppers Inc., les échappements viennent évacuer leurs gaz au beau milieu de la courroie primaire.



Très ingénieux, le jockey shifter avec sa manette intégrée, permettant de débrayer et passer les rapports d'un seul geste, me: aussi de libérer le guidon et les commandes à pied.

L'embase de selle maison est ensuite confiée à la société Custom Leathers.



Il dégotte par conséquent un voile de Suzuki pour l'avant et une jante auto pour l'arrière. Les deux sont respectivement reperçés et installés sur des moyeux usinés maison, par le biais de 120 rayons chacun. Pas la peine de chercher les freins, il n'y en a qu'un seul et il est planqué derrière l'embrayage. Une leçon que Vins semble avoir retenue de chez Kodlin, coutumier de ce type de fantaisies. Bien à l'abri sous la courroie primaire, l'étrier laisse tout juste la place aux deux sorties d'échappement momifiées. Sur le côté droit de la boîte cinq, contenue ici dans un carter "4 speed", le kick est

le seul moyen de démarrer l'engin. Logique, puisque le disque de frein squatte l'emplacement habituellement réservé au démarreur. Dans le même secteur, on note la présence d'un jockey shifter dans lequel est intégrée une sorte de manette d'embrayage assez ingénieuse. En ajoutant ce principe au fait que la commande d'accélérateur soit interne, on se retrouve avec un guidon aussi nu qu'un manche à balai. Pas non plus d'aftermarket pour la carrosserie, puisque Vins fabrique le fender arrière de toutes pièces. L'avant est réalisé à partir de deux morceaux de

garde-boue d'Harley de série, soudés l'un à l'autre. Pour sa part, le bac à huile est fait en tôle, quant au réservoir, il s'agit d'un bidon de Sportster rallongé. Celui-ci reçoit un bouchon pop-up sur le haut, et une plaque inférieure venant masquer aussi bien le robinet que la bobine intégrée dans un logement spécial. Du coup, les fils de bougies passent directement dans les tubes de la fixation supérieure du moteur, pour s'échapper discrètement vers les culasses. Vins ne s'arrête pas en si bon chemin et confectionne un nombre impressionnant d'autres détails, comme les commandes

avancées, les tés de fourches larges, le feu arrière, les nombreux écrous borgnes pointus ou encore l'embase de selle, confiée ensuite à la société Custom Leathers. Il choisit enfin sa peinture, un orange vif rehaussé d'un flaming tribal et d'une paire de crânes. Vous leur trouvez un air de famille avec Vins? Possible, mais sachez que lui, retire son anneau nasal lorsqu'il n'est pas dans un meeting biker. Pourtant, c'est sans doute là que ça le handicape le plus pour descendre des bières, mais on est un Freak jusqu'au bout des ongles, ou bien on ne l'est pas du tout!

VISIT US AT

WWW.VSBI

