

Custom #6

OLD SCHOOL ET KUSTOM KULTURE

NEW!

Custom

MARS/AVRIL 2008

Garage

par  **Freeway**

SUPPLEMENT
CAHIER SPECIAL
PIN UP

Loe Scarlett
LA PIN UP MADE IN SUISSE !

DIRK BEHLAU
Speed King
HOT ROD, MUSCLE CAR & PIN UP

FTW
Towing & Repair
SALT LAKE CITY, UT
ph. 913 6679

#6

6pack
PUBLISHING

L 15933 - 6 - F: 5,50 € - RD



USA
**SHINYA
KIMURA**
UN JAPONAIS
A LOS ANGELES



ITALIE
**FORZA
PADOVA**
CHOPPERTOWN
ITALIEN



FRANCE
**FAT FINGER
KUSTOM**
LE RETOUR DU
PINSTRIPER !

FRANCE METROPOLITAINE 5,50€ - CANADA 10,95\$ CAN - SUISSE 11 CHF - BELGIQUE/LUXEMBOURG/PORTUGAL/DOM 6,90€ - FTM/GRAND 11,00€





ONE LOW ROD & CUSTOM

KATSUYA DREAM

Visiter un bouclard japonais est toujours une expérience enrichissante. À l'échelon du custom bien sûr, mais aussi grâce à des rapports humains fondés sur la zen attitude.

Et même lorsque la rencontre se transforme en une performance digne du mime Marceau...

J'AI RENCONTRÉ KATSUYA TASAKI TROIS JOURS PLUS TÔT sur le Hot Rod Custom Show. À peine quelques minutes, juste le temps de fixer le rendez-vous d'aujourd'hui. Sa carte de visite indiquant "Tokyo", je ne me suis pas inquiété jusqu'à ce matin. Les choses ont commencé à se gâter quand un employé de la JR (Japan Railway) m'a fait comprendre que le quartier de Mizuhomachi était à 1 heure trente de train, avec trois changements... Me voilà là donc au



Au-dessus de l'atelier, le bureau show-room est un mini musée dédié à la kustom kulture !

milieu d'une gare déserte, avec deux plombs de retard, et absolument aucun souvenir du bonhomme. Sorti de nulle part, et comme si c'était lui qui était à la bourre, un mec arrive en courant et se plante devant moi. Les cheveux gominés, le visage taillé à coups de katana, Katsuya ressemble à l'un de ces yakusa sanguinaires habitués à trancher dans le vif du sujet. Je crains alors d'avoir à laver l'offense par la perte d'une de mes phalanges quand, les deux mains jointes, il s'incline respectueusement devant moi. Il y a des jours où l'on se sent vraiment con... Je sors mon meilleur anglais pour mes plus plates excuses, et mon nouvel ami se balance encore dans des salutations à la japonaise. Après plusieurs autres tentatives, toutes suivies du même cérémonial, je commence à piger qu'il n'entrave pas un traître mot de british ! C'est certainement un pote polyglotte et présent sur le show qui m'a filé le rencard... Rien de grave après tout. Il fait grand beau, Katsuya se marre ou s'incline à chacune de mes phrases, et je peux fumer dans sa caisse. La journée promet d'être plutôt cool. Elle le sera. Située à la périphérie nord-ouest de la capitale, cette banlieue contraste avec le centre-ville. Plus de buildings mais des petites maisons individuelles aux toits bleus, de nombreux espaces inoccupés, des bois, quelques champs et des zones artisanales, comme celle où se trouve One Low Rod & Custom, à 20 mn de la gare. C'est un Deuce noir corbeau qui m'accueille le premier derrière les lourdes portes métalliques. Top chopé, rabaissé, monté sur des jantes American Racing freinées par Ferrari, et motorisé par un Chevy LT-1 350, "The Crow" a été élu Best Street

JE COMMENCE A
PIGER QUE KATSOYA
N'ENTRAVE PAS
UN TRAITRE MOT
DE BRITISH !

Rod en 2005 à Yokohama. Derrière lui, un autre Ford 32 en cours de préparation attend son heure. Puis le Rodders Taste, le terrible Panhead du mécano, et un tas de meules en chantier. L'atelier n'est pas très vaste, mais nickel et bien équipé. À l'étage Katz s'est aménagé un show room qui a des allures de micro-musée dédié à la culture custom. Deux choppers Panhead trônent au milieu de pièces rares, posées à même le parquet ou soigneusement

rangées derrière une vitrine. Il m'offre une canette de café chaud et, à grand renfort de gestes, de crobars, de photos, ou quelquefois carrément en japonais, tente de m'expliquer son parcours. Katz débute dans le custom avec un premier bouclard, baptisé One Low et spécialisé dans la haute performance pour coccinelles. Après plusieurs années, pendant lesquelles il prépare et court sur des drags Cox, sponsorisés par

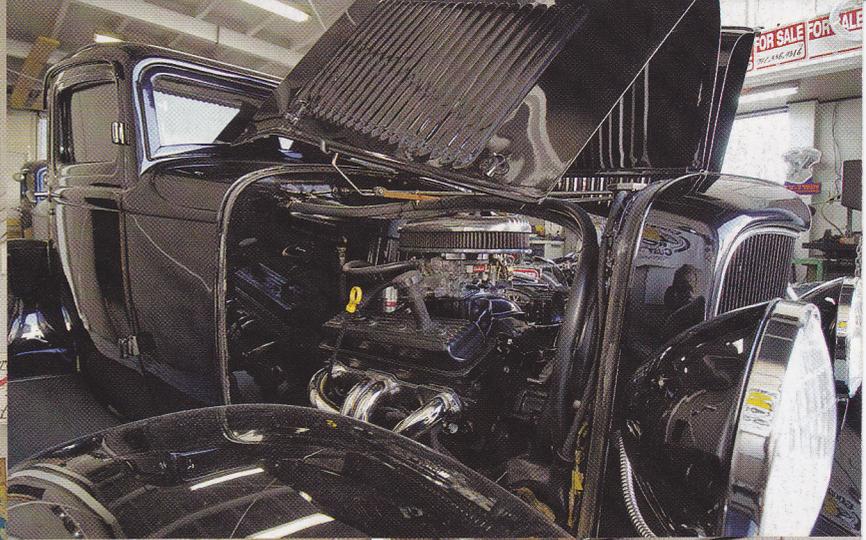
Mooneyes Japan, il décide de donner une autre direction à sa passion pour la mécanique, vend sa société, et crée une nouvelle enseigne au nom plus explicite. Grâce à des autos et motos plutôt réussies, One Low Rod & Custom commence depuis peu à se tailler une belle réputation sur la scène locale. Manifestement déçu par les résultats du dernier Hot Rod Custom Show, et en posant un doigt sur le bout de son nez, geste que font les Nippons pour se désigner, il me fait comprendre que je suis en face du futur vainqueur de la prochaine édition... Je ne sais pas si c'est avec son projet de chopper Ducati qu'il réalisera son rêve, mais j'ai déjà pris avec Katsuya un nouveau rendez-vous pour 2008. J'essaierai cette fois-ci d'être à l'heure...



Une bonne tête de yakusa, mais Mister Tasaki ne sévit heureusement que dans le milieu de la préparation...



Après avoir écumer les pistes de drag en Cox, One Low Rod & Custom se consacre désormais aux V8 et aux twins.



Derrière "The Crow", élu Best Street Rod en 2005 à Yokohama, un autre Deuce en cours de préparation attend son heure.



Katz ne cesse de se
toucher le bout du
nez, pour citer
l'origine des pieces !

CE SENS INNE
DU HOME MADE
QUI PLACE LES
ARTISANTS DU
CUSTOM NIPPON
DANS LE HAUT
DU TABLEAU...



SIL N'A PAS OBTENU LE RÉSULTAT ESCOMPTÉ lors du dernier Hot Rod Custom show de Yokohama, ce Sportster en a laissé plus d'un la langue pendante. Compact, d'une élégance à couper le souffle, le Rodders Taste n'est pas sans rappeler la fameuse hot-rod bike de Cole Foster qui marqua en son temps le début d'une ère nouvelle. Celle des machines estampillées "car-guys making". Bobber, racer, dragster ou rod à deux roues, la machine ciselée par Katsuya Tasaki hésite elle aussi à se définir dans une catégorie précise, tout en promettant d'exceller quel que soit le terrain qu'on lui choisira. Malgré une ligne d'échappement en inox et un carburateur Keihin FCR équipé d'un cornet Yoshimura, le bloc XL de 1200 cc quasiment stock laisse sur sa faim l'amateur des mécaniques synonymes de performances inavouables. L'essentiel est ailleurs, dans des solutions souvent inédites, et toujours réalisées avec ce sens inné du home made qui place les artisans du custom nippon dans le haut du tableau. Car, hormis les jantes de 18" American Rider chaussées de Firestone, le cadre Paughco et diverses brouittes, Katsuya n'a pas cessé de se toucher le bout du nez à chaque fois que je lui demandais l'origine de telle pièce ou de tel accessoire. Et ce, même si les roues épurées et polies, le châssis profondément modifié, ont passé quelques heures entre ses mains. Pour raccourcir l'ensemble, le rake du rigide est en effet revu à la baisse, son double berceau cintré pour coller au plus près du cylindre avant, et les fixations moteur sont reculées de plusieurs centimètres. Rentré au chausse-pied dans cet écran miniaturisé, le monobloc donnerait presque l'impression d'avoir pris des épaules après cette modification géométrique. À tel point qu'il a fallu choisir entre batterie et lubrifiant pour occuper le faible espace subsistant à

l'arrière entre le moteur et le garde-boue. Katz opte pour l'accumulateur, qu'il enferme dans une boîte verrouillée par un T-handle à la manière d'un capot de hot rod. Le reste des composants électriques prend place dans un second boîtier qui intègre le feu en épousant à la perfection le galbe du carter primaire, et dans un tube d'inox courant sous le réservoir. L'huile est stockée dans un bac constitué de tubes du même métal inoxydable, dissimulé derrière le profil gauche du hardtail dont il reprend la forme, et que l'on pourrait aisément confondre avec une espèce d'échappement au parcours torturé... C'est sur le flanc droit que l'on découvre une autre délicieuse et géniale supercherie. La mise au point d'un kick starter pour les Sportster Evo n'étant toujours pas d'actualité, la manivelle montée sur le carter de sortie de boîte est à l'évidence factice. Un pseudo kick façon custom à deux balles, sur une machine bannissant le superflu, comme l'atteste l'absence de frein, de clignotants ou de tout levier sur le guidon? Quelle déception! Rassurez-vous, ce n'est pas le genre de la maison. Ce faux frère, au premier abord détestable, est en fait un levier monté



XL-ENCE

RODDERS TASTE

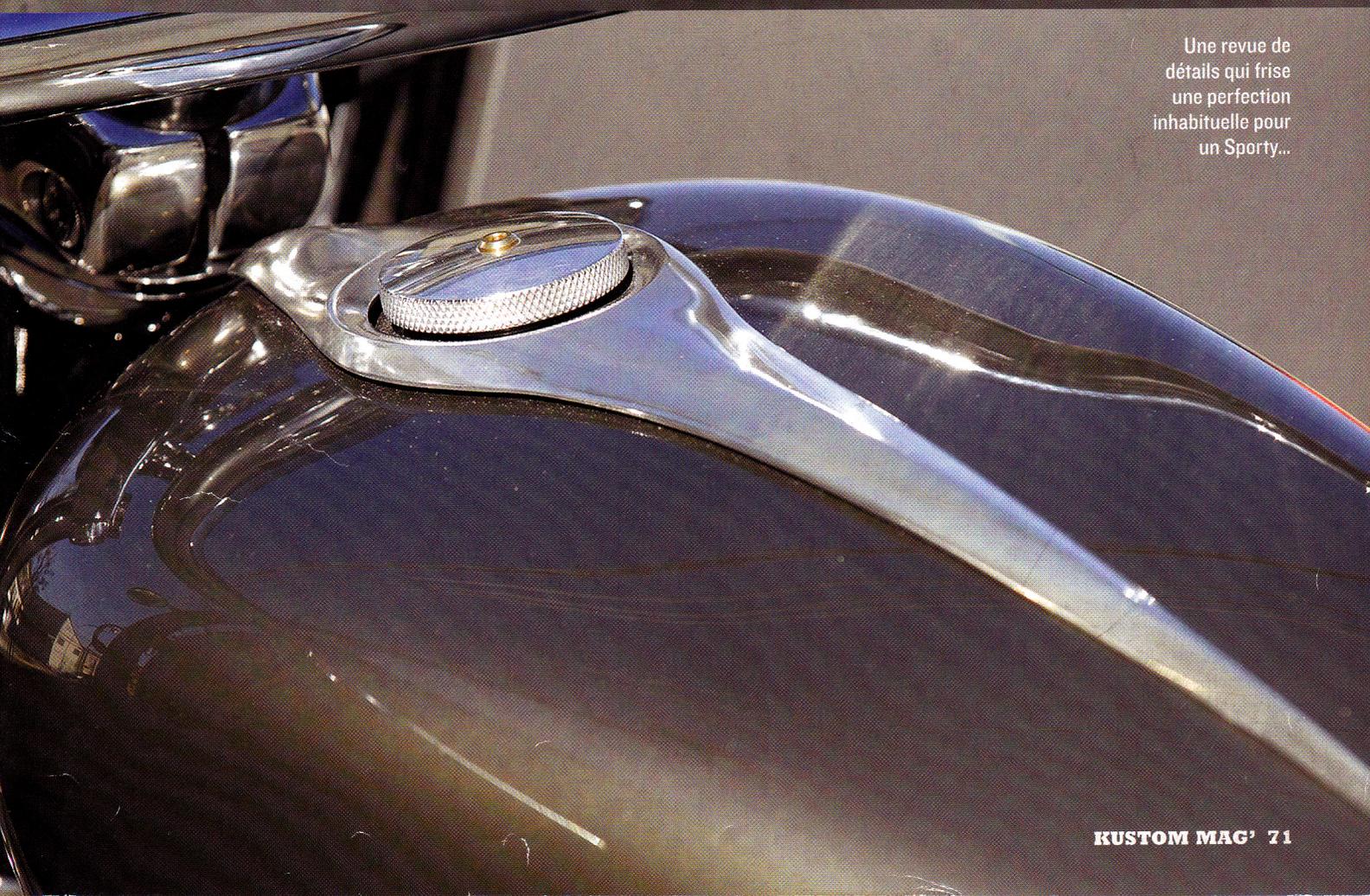
Au Japon peut-être plus qu'ailleurs les blocs Evo de Sporty font figures de roturiers devant l'aristocratie des seigneurs de la fonte. Katsuya Tasaki n'a pourtant pas hésité à leur offrir des lettres de noblesse inespérées. Et quelles lettres!

One Low



BOBBER, RACER, DRAGSTER OU ROD A DEUX ROUES. LA MACHINE
HESITE A SE DEFINIR DANS UNE CATEGORIE PRECISE.

Une revue de
détails qui frise
une perfection
inhabituelle pour
un Sporty...

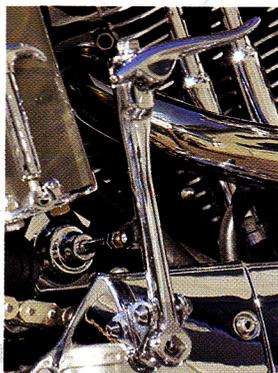


Kustom *Bike*

Compact, d'une élégance à couper le souffle, le Rodders Taste n'est pas sans rappeler la fameuse hot-rod bike de Cole Foster.



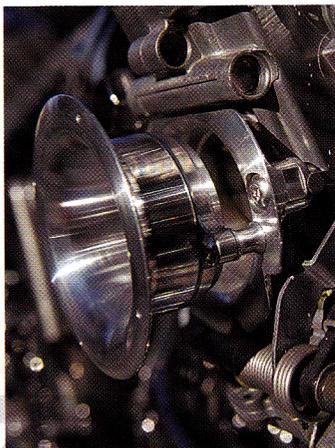
sur pivot, qui lance le démarreur via une biellette et par une simple pression de la main! Katz rigole encore de son kick électrique manuel... Les commandes suicide sont en revanche bien réelles. Elles sont composées d'un jockey shift prolongeant un sélecteur H-D, et d'une pédale actionnant l'embrayage, une fois de plus au moyen d'une biellette à rotule type unibal, qui coulisse par l'ex-passage du câble et à travers un joint spi assurant l'étanchéité de la transmission. Si le guidon et ses poignées sont encore le fruit de One low, et avant de parler de la carrosserie qui ne doit rien à personne, rendons à César le peu qui lui appartient, en citant notamment le phare Ness, le maître-cylindre Brembo et l'ensemble étrier-couronne ISR. Avec le garde-boue, le socle de la selle et le réservoir, notre customizer démontre qu'il n'est pas manchot non plus lorsqu'il s'agit de façonner l'aluminium! Rehaussé d'un enjoliveur, le bidon est une



pure merveille de tôlerie qui s'inscrit sans discordance dans la philosophie minimaliste et l'élégance prônées par la Rodders Taste, au même titre que l'élément collant à la roue arrière, qui tient plus de la bavette que du garde-boue. Les "inserts" de ce dernier sont en fait des trompe-l'œil obtenus en épargnant lors de la mise en peinture certaines zones préalablement polies. Un boulot d'orfèvre de bout en bout qui n'a pourtant été récompensé que par un succès d'estime lors de sa première sortie sur le bike show de Yokohama... Cela donne un aperçu du niveau atteint par la scène du Soleil Levant! Mais Katsuya n'a pas encore dit son dernier mot. Car, loin d'y entrevoir l'aboutissement d'une carrière, il considère sa Rodders Taste comme de simples balbutiements en la matière... Mais comment peut-on imaginer mieux?...

Textes et photos Zed

KATSOYA A FAIT LE PARI DE REVENIR
L'AN PROCHAIN, ET POUR
REMPORTER LE BEST OF SHOW!



Le T-handel du bac-batterie rappelle
que One Low fait aussi dans les
quatre roues et avec le même talent.

