

avec ses éléments définitifs, monter ton avant complet que tu présentes devant ton pauvre cadre décapité. T'avances et tu recules (comment veux tu... désolé !) jusqu'à ce que tu trouves l'adéquation entre la position de colonne souhaitée et celle imposée pour que la chasse soit acceptable. Cette solution permet de visualiser le résultat final espéré. T'as plus qu'à appeler ta femme. Laisse-la tranquille enfin, elle en a ras le bandana de tes conneries. De toute façon, là aussi t'as besoin d'un outil (qui tremblera moins qu'elle, dommage) : la même jante, les mêmes tubes carrés et juste une barre perpendiculaire qui maintiendra l'ensemble sous le té inférieur et là où tu veux. (schéma n° 4). Dans les deux cas, on réussit à maintenir cette putain de colonne

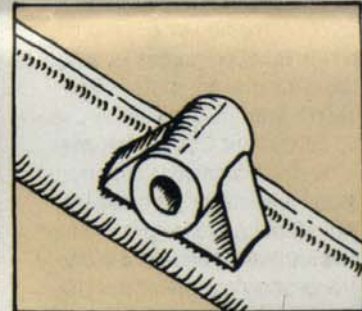
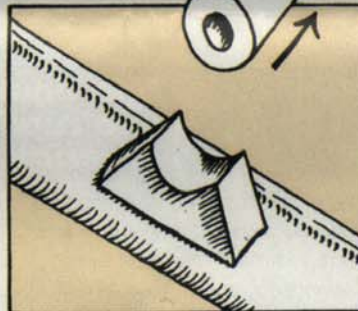
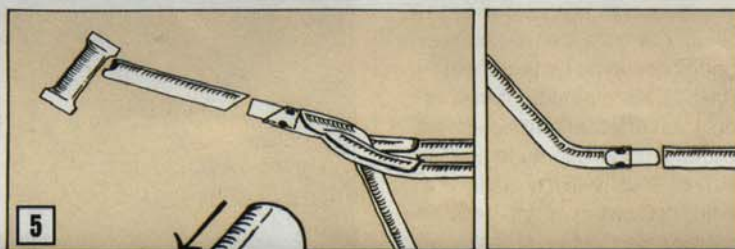
positionnée à l'endroit voulu. Le plus dur est fait, tu n'as plus qu'à la relier à ce qui reste de ton cadre, un jeu d'enfant ! Commence par la poutre. Tu la manchettes côté selle et tu la travailles à l'autre bout pour qu'elle épouse au mieux la colonne, qu'elle rejoindra en ligne droite. Tu pointes et tu fais une petite vérif : deux fils à plomb, un devant, l'autre derrière, classique... Le premier passe par le centre de ta colonne (ça te permet déjà de



contrôler si elle est droite), le second par le centre du cadre. Sur les Softail, celui-ci est matérialisé par une croix, fais la même chose pour ton Sportster. T'as plus qu'à plisser les yeux et faire en sorte que les deux fils soient alignés, tout en passant par les deux points suscités. All is ok ? Pour le berceau, t'as cintres et tu manchettes en bas (schéma n° 5). Quand t'as décidé si tu veux, oui ou non, un col de cygne, on pourra pointer ces deux tubes et re-cligner de l'œil. On n'est jamais assez prudent ! Avant de souder définitivement, occupe-toi des supports moteur. Fais dans le costaud : genre tôle de 8 mm.

Pour les inférieurs, on peut varier les plaisirs en utilisant des douilles soudées sur des pattes elles-mêmes soudées sur le cadre (plus pratique pour tomber pile-poil, voir schéma n° 6). Tu

té. Pareil pour le choix de ton tube : en acier étiré à froid sans soudure. Le diamètre extérieur du berceau peut être ramené à 27 mm, le raccord sous le berlingue ne se verra pas. Ne descend pas sous 3 mm en épaisseur, pour des raisons de sécurité évidentes, mais aussi pour un cintrage plus commode, surtout si t'as une cintreuse pas trop top (apparition de plats dans les coudes). Si, malgré toutes ces précautions, tu t'es un peu fourvoyé rapport à la chasse, les tés inclinables de chez Tolle pourront sans doute te sortir du pétrin. Maintenant, dans le cas où le plantage est plus grave, il n'y a que trois solutions. La première, qui nous arrange surtout ta femme et moi : tu te pends avec le fil à plomb. La seconde, tu passes le reste de ton existence à me rechercher dans l'unique but



les pointes, tu re-re-clignes, tu choisis le type de renfort de colonne (schéma n° 7) et le moteur vissé à ces nouveaux supports, t'envoies la soudure. Apportes-y un soin tout particulier ; une passe à droite, une passe à gauche, c'est le tango de Massy-Palaiseau. Idem pour l'ajustage des supports moteur ; aucune contrainte, le cadre ne doit pas travailler quand tu fixes le moteur, utilise des cales d'épaisseur si tu t'es plan-

de me crever les deux yeux avec un tournevis rouillé. Je t'avoue que ça me branche moyen. Enfin, la troisième où nous trouvons tous notre compte : tu te fends d'un de ces splendides cadres rigides qu'on trouve désormais sur le marché à des prix très raisonnables. La plupart des fabricants proposent différentes possibilités de rake, stretch et types de colonne pour chacun de leurs châssis, quand ce n'est pas carrément du sur mesure !

