

## ACME ROCKET BIKE

Robert Steffano est un adepte du beau, un esthète. Sous sa marque, Acme Rocket Bike, ce Californien mordu d'européennes prépare des café racers d'une pureté confondante. Blindées de pièces en alu amoureusement façonnées à la main, ses créations frappent là où ça fait du bien...



Les deux premières productions d'Acme, les Café Roadster R1 et R60, inspirent le respect. De l'alu à tous les étages et une certaine sauvagerie dans les lignes.

# LA BELLE ALLURE

ACME ROCKET BIKE

## Des rondeurs féminines, un moteur de brutasse, la Ducati 969 Acme dégage méchant !



### 969 CAFE ROADSTER

Première création de Acme, la 969 est une 916 de 1997 réformée. Outre l'habillage tout alu (réservoir de 16 l, selle-dossier, écopées de radias, garde-boue avant) façonné à coups de massette magique par Evan Wilcox, on note la peinture anthracite du cadre treillis d'origine, le double optique avant, le polissage des jantes et du bras oscillant ainsi que l'anodisation noire de la fourche Showa. Celle-ci est montée dans un té supérieur Kosman à pontets plus hauts qui accueille un guidon Acme. Un amortisseur Works assure la suspension arrière tandis qu'un étrier Spiegel B pistons mord l'unique disque avant Ø 320 mm. Nombre de pièces ont été supprimées pour alléger la bête qui atteint 172 kg. Au niveau moteur, le bloc standard hérite d'un embrayage STM renforcé, d'un double échappement en inox Acme, de durits renforcées et d'un vase d'expansion en alu. Pour le look, la distrib' est apparente et la plupart des organes ont reçu un coup de laque noire. Au total, cette 969 revendique 115 chevaux et s'échange contre 48 700 €.

Un préparateur ricain qui n'est pas vacciné méga custom ni même polarisé sur la sacro-sainte Harley, voilà déjà de quoi défriser son biker. Mais quand ce même préparateur passe par le façonnage de l'aluminium pour singulariser ses œuvres, l'envoyé spécial de *Cafe Racer Original* outre-Atlantique ne peut que s'ordonner un pit stop chez Robert Steffano, le personnage en question, truculent propriétaire d'Acme Rocket Bike. ARB pratique donc l'exception culturelle dans ses locaux de Garberville, au nord de la Californie. Vous ne trouverez pas, dans l'antre de Robert, de gros vétoûnes de Milwaukee ou assimilés, ici un coup d'œil circulaire dans l'atelier impose l'inévitable constat : ce sont les café racers européens ou nippons qui font kiffer le patron. Attention, la maison ne donne pas dans l'empilage d'accessoires piochés ça et là dans les catalogues *aftermarket*, la démarche de Robert Steffano et de ses acolytes est bien plus exaltante. Frappadingue de belles pièces en alu, le boss ne jure que par le noble alliage.

### RONDEURS FÉMININES

Cet ancien diplômé d'ingénierie mécanique qui évolue dans le milieu de la préparation et de la restauration depuis deux décennies a suffisamment développé son savoir-faire pour connaître ce qu'il veut. Quand il entend la transformation d'une machine, c'est d'abord par la conversion de son habillage qu'il envisage. L'homme bannit les lignes anguleuses pour adopter des formes rondes et se plaît à comparer les courbes de la carrosserie de ses motos à celles du corps des femmes, définitivement indémodables selon

lui. Qui lui donnerait tort ? Pour mettre en œuvre les volontés présidentielles, deux hommes clés se partagent le boulot. Si Robert Steffano affiche des idées bien précises sur l'esprit et le design que doivent adopter ses machines, Corey O'Neill se charge de les



Ne parlez pas de Harley à Robert Steffano, le boss d'Acme. Son trip à lui, c'est transformer des roadsters européens ou japonais en bécanes uniques.

développer. Mécanicien, designer, artiste graphique, il déboule un jour chez Acme Rocket Bike dont il a entendu parler alors qu'il bosse chez un dealer moto dans le Colorado. Passé par une école d'art et par le Motorcycle Mechanics Institute de Phoenix, il tombe amoureux de la philosophie d'ARB au point de ne plus vouloir quitter l'endroit ! Il devient vite un des piliers du staff, mettant son amour pour le design et les motos hypersportives au service de Steffano. Les lignes imaginées par Robert et Corey, c'est le ferronnier de l'équipe qui leur donne une forme concrète. Evan Wilcox est un artiste au talent impensable, un *self-made man* qui vous transforme la première feuille d'alu venue en un sublime réservoir ou un ahurissant échappement. Lui aussi est un esthète dont l'influence pèse sur les futures lignes des productions Acme.

### 969, ÇA SONNAIT BIEN

Passé ses études de photographe à Pasadena, il donne dans la prise de vue avant de virer de bord la bonne trentaine atteinte. Changement total d'horizon, Wilcox se lance alors dans le façonnage de l'alu et devient un maître ferronnier apprécié dans le milieu de la course et dans celui de la moto vintage. Ce savoir-faire de plus de quinze ans, Wilcox n'a pas hésité à le partager avec l'enthousiasme de Steffano, l'objectif étant de réaliser des café racers de classe.

Sous la patte magique d'Evan Wilcox, le magnifique ensemble selle-réservoir en alu formé laisse exploser le moteur et la partie-cycle de la Ducati 916.

- *Acme goes beyond the ordinary, the typical, or the established.* - La devise de la maison est claire, Acme doit proposer des produits qui vont au-delà de l'ordinaire, de l'établi. Nos trahis hommes vont appliquer à la lettre ce

## ACME ROCKET BIKE



Le bol du phare est encore un organe réalisé sur mesure par les hommes d'Acme Rocket Bike. Idem pour le support du tableau de bord et tout un tas de pièces.

Evan Wilcox est parti d'une simple feuille d'aluminium pour former ce dossier et les lignes ont été approuvées par ses acolytes Robert (Steffano) et Corey (O'Neill).



## R1 CAFE ROADSTER

Exit le carénage enveloppant, l'ensemble selle-réservoir racing ou l'énorme silencieux. La 1000 R1 millésime 2003 est à peine reconnaissable sous sa robe Acme. Comme pour la 969, le moteur ne cache rien d'extravagant : un kit carburation Dynojet, des carters extérieurs polis, des durits d'eau haute pression et basta. Le cadre Deltabox hérite d'une anodisation gris métal et supporte un réservoir de 18 litres ainsi qu'une selle dossier monoplace, le tout en alu et signé Wilcox.

Sous le dossier, un feu arrière à LED fait maison et, plus bas, un énorme silencieux alu façonné à la main tout comme le garde-boue avant, le globe du phare et les écopes de radiateurs (dont la droite fait office de vase d'expansion).

Des commandes reculées et des bracelets piochés dans le catalogue Cycle Cat, des cignons Kellermann et des réservoirs de lookhead Acme complètent la liste : 150 ch, 167 kg et 40 500 €, des chiffres qui causent !

## Débarrassée de son costard d'hypersportive, la Yamaha 1000

précepte à travers leur première réalisation, une pure merveille, un véritable acte testimonial de leurs compétences. Sur la base d'une Ducati 916, Steffano et ses boys vont élaborer une machine exceptionnelle.

Suffisamment lucides pour estimer que le V-twin Ducati ne nécessite pas un traitement hormonal pour gagner des chevaux, ils vont simplement se contenter de lui coller un embrayage STM et d'arranger son aspect extérieur en le couvrant d'un voile de peinture noire. Robert Steffano justifie ce choix "raisonnable" en assénant à qui veut l'entendre cette exhortation de Massimo Tamburini, géniteur de la 916 : « Selon moi, une machine qui développe 120 chevaux à la roue arrière est plus que suffisante pour rouler sur route. Ce qui importe, c'est de réduire le poids. »

Allégée de ses accessoires superflus (172 kg au final) puis toute dépoliée, la moto va ensuite passer entre les mains expertes d'Evan. Tel un sculpteur, l'artisan façonne un réservoir, une selle monoplace à dossier, un support pour le

double phare, un garde-boue avant et des écopes pour le radiateur. Subtilité opportune, l'esprit 916 est conservé dans la partie terminale avec deux silencieux inox qui débouchent en parallèle sous le dossier,



La bête en chantier... Dépoliée pour voir son moteur peint et son cadre anodisé, la R1 est ensuite remontée avant de recevoir le réservoir façonné par Wilcox.

évidemment exécutés sur mesure par ARB.

Un disque de moins à l'avant, des tonnes de pièces évacuées, remplacées, polies ou retravaillées, l'ensemble se paye une gueule terrible et se voit rebaptisé 969 Cafe Roadster. Pourquoi 969 ? - Ce chiffre caricature l'illogisme dont a toujours fait preuve Ducati pour nommer ses modèles. On s'est donc amusés, 969 ça sonnait bien... », explique Robert.

## UN STYLE PARTICULIER

Pour sa deuxième œuvre, le boss ne laissera pas parler son imagination question appellation. La 1000 R1 millésime 2003 va sauvegarder son patronyme mais perdre son identité d'hypersportive japonaise. L'esprit reste le même que celui qui a présidé à la naissance de la 969 : beaucoup d'aluminium, des kilos en moins et une ligne inimitable. Déjà largement pourvue en pièces d'alu, la R1 Cafe Roadster hérite d'une carrosserie 100 % Acme et d'un énorme silencieux conçu par Wilcox. **LES FUSILS**

## R1 se mue en un furieux roadster grâce au traitement d'Acme !

## EVAN WILCOX, LE MAGICIEN

C'est à ce quinze aux doigts d'or que l'on doit ce qui fait la singularité des productions Acme : leur habillage en aluminium. Après des études de photographie à l'Art Center College of Design à Los Angeles, Evan Wilcox donne de longues années dans l'image commerciale avant que son passé ne le rattrape. Passionné de moto depuis son enfance, il se met à préparer avec talent ses machines puis celles des autres. Marqué lors de ses études par le travail d'apprenti designer bossant sur des maquettes en clay à la recherche de formes avantageuses, il se met à travailler la tôle pour réparer les réservoirs des motos de ses potes. Sans aucune formation si ce n'est la lecture d'un bouquin (*Sheet metal handbook* de Ron Fournier), l'habile Evan devient une pointe dans le milieu et range définitivement ses appareils photo pour se consacrer à sa nouvelle activité. Il sera désormais ferronnier, spécialiste de l'alu, une activité qui l'amènera à rencontrer Robert Steffano pour le résultat que l'on sait...





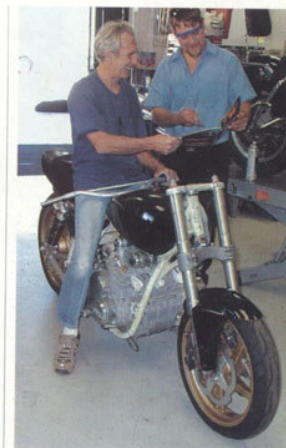
# Un pur joyau que cette 500 Velocette artistiquement restaurée et modernisée



Avec 167 kilos pour 150 bournins, une paire de bracelets et une selle single, voilà bien un café racer japonais tout ce qu'il y a de plus débridé... Chez Acme, on ne se contente pas de ces exercices de style. Robert, en accro des bécanes du siècle dernier - et plus précisément des années 50 et 60 -, donne aussi dans la restauration des machines de cette belle époque. Il pousse même jusqu'à les personnaliser si le propriétaire n'y voit pas là un odieux sacrilège.

### VIELLE ROULABLE

Parmi ses réalisations dans le domaine, sa Velocette 500 MSS de 1955 ne manquera pas de vous asseoir... ou de vous révolter. Une moto aussi rare et aussi chère mérite-t-elle un tel traitement ? La rédaction de votre magazine s'est rangée dans le clan des "pros", transpercée par la beauté de l'objet qui présente l'avantage d'être utilisable au quotidien, dit le père Robert. C'est bien là une des caractéristiques des engins qui sortent de la maison Acme. Ils évoquent clairement la nostalgie mais se montrent en même temps parfaitement actuels. Les prochains chantiers de l'atelier de 1934



Prochaine victime des Acme-boys, une 1000 Kawa que son ancien propriétaire aura du mal à reconnaître.

South Face Road promettent tout autant, une 1000 Kawa de 1977 et une Ducati 999 vont bientôt subir le juvénile traitement Acme. On a hâte de voir ça ! ■

### VELOCETTE 500 MSS

Difficile de ne pas tomber à la renverse quand on détaille cette superbe Velocette qu'Acme a choisi de customiser. Le gromono marche plus fort grâce à l'adoption d'un carbu moderne et d'un gros échappement maison. Tout poi, c'est la pièce maîtresse de cette moto dont la partie-cycle disparaît derrière les

gros carters du bloc anglais. Des amortisseurs Works, dont la position est réglable grâce à de superbes platines, sont montés à l'arrière et une fourche Ceriani, retravaillée par Acme et enfermée dans des tés taillés dans la masse, suspend le train avant. Jantes larges à rayons, pneus contemporains,

moyeux spéciaux, double disque avant avec étriers Grimeca, simple disque arrière avec étrier de moto de cross, le train roulant est digne d'une meule néoclassique. Evidemment, de nombreuses pièces sont originales et on ne peut que rester coi devant la ligne de l'ensemble selle-réservoir. Du super boulot difficile à chiffrer...



### ACME DIGEST

Dirigée par Robert Staffano, Acme Rocket Bike se situe à Garberville, dans le nord de la Californie, USA. Distributeur de produits aftermarket et des pièces qu'il fabrique avec ses collaborateurs, Robert est également préparateur et peut quasiment tout faire... si vous alignez les dollars bien entendu ! Pour en savoir plus sur sa boîte, visitez donc son site : [www.acmerocketbike.com](http://www.acmerocketbike.com).