



# Blitz *Spirit*

BORED WITH THEIR JOBS, THE BLITZ MECHANICS DID WHAT REAL MEN DO: JACKED THEM INTO CREATE INSANELY POPULAR CUSTOM BIKES FROM A GREASY BACKSTREET GARAGE / AYANT EU RAS LE BOL DU BOULOT, LES MÉCANOS DE BLITZ ONT PRIS LA BONNE DÉCISION : OUVRIR UN ATELIER DE MOTO CUSTOM DÉSORMAIS HYPER TENDANCE

WORDS: ELIZABETH WINDING PHOTOGRAPHY: LAURA STEVENS

**EN** The coolest motorcycle mechanics in Paris, it turns out, are headquartered at the back of a cavernous multi-storey garage, filled with the heady whiff of diesel. 'See this line?' asks Fred Jourden, pointing to a painted yellow marker on the concrete. 'This is where the Blitz universe begins.' And what a universe it is: half oil-splattered workshop, half bric-a-brac explosion in a bachelor's den. Antique maps and Iron Maiden posters cover the walls, while surfaces teeter beneath a clutter of ship's lanterns, model boats, discarded boots, 70s stereos, Duff beers and dubious taxidermy: a disembodied crocodile's head gives a rictus grin, while a cobra rears above a snarling mongoose.

'All this is a good description of who we are and what we do,' he says, cheerfully surveying the chaos. 'We like to mix different styles and worlds.' His partner Hugo Jezegabel emerges from the inner workshop, wiping the oil off his hands; though he surrenders his

Pre-Blitz, Jezegabel was a Vespa-loving landscape gardener (and something of a hell-raiser), Jourden – 10 years his senior – a marketing head honcho with an untapped interest in engines. 'I thought, "OK, what am I going to do when I retire? Do crosswords in the newspaper, sit waiting for the next one to come out? Or am I going to get busy with my hands?" I'd liked mechanics since I was a kid, so I decided to enrol at night school.'

After meeting though Jezegabel's cousin they started rebuilding BMWs for friends, working for free every evening and gradually honing their skills. Five years later, says Jourden, they came to the same realisation: 'We would get up in the morning, go to our respective jobs, and think only of one thing: leaving the office at 6 or 7, coming here, and working until we were exhausted. So we said OK! Let's take a shot, just to see how it goes.' It links in, he says, to a wider movement among white-collar workers: 'People who quit their professional life to go

back to something more related to craft: for us, our passion is motorcycles, for someone else it might be baking.' It's part of the reason, he suggests, that Blitz have struck such a chord.

What's certainly impressive is how quickly word has spread, far beyond biking circles; not many mechanics have been shot for *Vogue Hommes*, or had almost 27,000 Facebook 'likes'. A cop recently stopped Jezegabel, chasing him down the street; instead of the expected telling-off, he clapped him warmly on the back and said, 'Boys, keep doing what you do!' Perhaps the pair's most inspired move has been the short films they've made of various road trips: achingly cool, evocative paeans to life on the open road, some sponsored by cult denim label Edwin. With their epic mountain scenery, by-the-campfire bonding and folk soundtracks, they sell both a brand and a lifestyle: these guys can make even eating sardines from a can look hip.

*Chaque machine  
a sa personnalité,  
de l'élégante  
Tuxedo à la Dirt  
Doll plus brute de  
décoffrage*



Bric-a-brac and  
bikes in Blitz's  
Paris workshop

L'atelier: bric-à-  
-brac de pièces  
détachées et  
de souvenirs  
hétéroclites



wrench and sits down to talk, he'd clearly much rather be fine-tuning an engine. Blitz, after all, have work to do: their custom motorcycle garage, founded in 2011, can hardly keep up with demand.

Their speciality lies in deconstructing vintage bikes, then splicing different elements together; bespoke-built parts and playful touches complete the transformation. A Yamaha tank might be grafted onto an old BMW; a venerable Harley Davidson could find itself sporting salvaged bicycle handlebars. Each one-off creation is a labour of love with its own name and persona, from the sleekly monochrome Tuxedo to the rough-and-tumble Dirt Doll. 'We want to be sure that at the red light, each machine will be unique,' says Jourden. It's one of the reasons their bikes often feature battered, used-as-found antique tanks; 'There's a patina that can't be replicated or faked; it comes with time, with life.'

It's that kind of pronouncement that led one newspaper to dub Jourden's approach *mécanique philosophique*, and it's true that the articulate, impressively bearded pair make slightly unlikely mechanics.

*Each bike has its  
own name and  
persona, from the  
sleek Tuxedo to the  
rough-and-tumble  
Dirt Doll*

In all Blitz produce around 12 bikes a year, costing from €15,000 to €18,000; if clients come with a 'donor' bike, prices drop by a couple of thousand. Despite the sizeable price tag, there's no shortage of customers: orders come from across Europe, and the waiting list stands at 14 months. Do they ever turn people down? 'Of course!' says Jourden, nodding his head. 'It's all about feeling. If they don't respect what we're doing, or think that money can buy anything, we tell them no. You don't buy us.' For Blitz, Jezegabel chips in, it's all about doing what they enjoy. 'We need to sell things, but we're not sales driven; we do things because we love them.'

So is there any bike the pair would never touch? A rare 60s model in mint condition, perhaps, that should be held sacrosanct? 'There's no bike too beautiful to be worked on by us,' says Jourden, looking shocked at the very suggestion. 'I'd love a client to come to us with a very old English bike, like a Vincent. The problem,' he adds, with a Gallic shrug, 'is that those kinds of bikes are very much respected by the owners. We respect them too, of course... Just in a different way.'

**FR** Pour trouver les mécanos moto les plus cool de Paris, direction l'arrière d'un garage de plusieurs étages aux allures de grotte dans lequel flottent des effluves capiteux de diesel. « Vous voyez cette ligne, demande Fred Jourden en désignant un trait jaune sur le béton. L'univers Blitz commence ICI. » Et quel univers : mi-atelier maculé d'huile, mi-bric-à-brac désordonné de garçonnière. Cartes anciennes et posters d'Iron Maiden couvrent les murs et partout s'amoncellent lampes tempête, maquettes de bateaux, vieilles bottes, chaînes hi-fi seventies, bières Duff et animaux empaillés interlopes : une tête de crocodile arbore un rictus et un cobra se cabre au-dessus d'une mangouste déchainée.

« Tout cela résume assez bien qui nous sommes et ce que nous faisons, commente-t-il en contemplant ce chaos vaguement organisé. Nous aimons mélanger styles et univers différents. » Son associé Hugo Jezegabel sort de l'atelier en essuyant ses mains tachées de cambouis. Il pose sa clé à molette et s'assoit pour discuter mais préférerait de toute évidence avoir les mains dans quelque moteur. C'est

## THE BIKE: THE GREEN HORNET

### Le frelon vert



**Tank:** From a Honda CB125, built in 1975. Mounted 'as found', complete with dents and rust – a Blitz design signature. / **Le réservoir :** il vient d'une Honda CB125 de 1975. Monté en l'état, bosses et rouille comprises – une spécialité Blitz.

**Handlebar:** Found in a swap meet; originally from a 70s Triumph motorcycle. / **Le guidon :** déniché à une bourse d'échange, il provient d'une Triumph des années 1970.



**Headlight:** A classic Marchal light, as used on rally cars in the 70s. Note the logo, a cat's face at the centre of the glass. / **Le phare :** Marchal classique équipant les voitures de rallye des années 1970. Remarquez le logo au chat au centre de l'optique.



**Speedometer:** Officially goes up to 170 km/h, though Blitz prefer to cruise. 'What's the point of creating unique machines if you ride so fast nobody will see them?'

**Odomètre :** il peut monter jusqu'à 170 km/h, mais Blitz préfère flâner. « Il ne sert à rien de créer des machines uniques si personne n'a le temps de les voir. »

**Posters:** Jourden has a weakness for Iron Maiden. / **Affiches :** Jourden a un faible pour Iron Maiden.



**Frame (rear part) & seat:** Custom-built by Blitz, to make the bike shorter and narrower. / **Cadre (secondaire) :** fait sur mesure par Blitz pour rendre la moto plus courte et plus étroite.



**Branding:** A discreet lightning bolt (Blitz's logo), laser-cut in the side plate. Most of the time, Blitz's bikes don't carry any branding. 'We like to think our touch is obvious enough, and speaks for itself.' / **La marque :** un discret éclair appliqué au laser. Souvent les motos de Blitz n'en porte pas : « Notre patte est reconnaissable et parle d'elle-même. »

**Engine, wheels & fork:** Original elements of the 'donor bike', a BMW R100/7 RS from 1979, powder coated in a new colour scheme. / **Moteur, roues et fourche :** la moto donneuse est une BMW R100/7 RS de 1979, repeinte dans une nouvelle teinte.



que du travail, Blitz en a par-dessus la tête : leur garage de motos sur commande, fondé en 2011, croule sous la demande.

Leur spécialité : démonter des deux-roues vintage puis panacher différents éléments. Pièces faites sur mesure et touches espiègles achèvent la transformation. Un réservoir de Yamaha peut se retrouver sur une BMW, une vénérable Harley peut arborer un guidon de vélo de récup'. Chaque création, unique, est travaillée avec amour et affiche son nom et son caractère propres, de l'élégamment monochrome *Tuxedo* à la plus brute de décoffrage *Dirt Doll*. « Nous voulons qu'au feu rouge, chaque machine soit unique », explique Jourden. C'est une des raisons pour lesquelles leurs motos sont souvent dotées de vieux réservoirs. « Ils ont une patine impossible à reproduire, qui vient avec la vie. »

Ce genre de phrase a valu à la démarche de Jourden d'être qualifiée de « mécanique philosophique ». Le duo aux barbes impressionnantes et au langage précis détonne en effet dans le métier. Avant Blitz, Jezeabel était paysagiste amateur de Vespa (et un peu mauvais garçon). Jourden, de dix ans son aîné, était directeur marketing, secrètement fan de mécanique. « Je me suis dit "OK, qu'est-ce que je vais faire à la retraite ? Attendre dans un fauteuil le prochain numéro de mots croisés ? Ou faire quelque chose de mes mains ?" J'aimais la mécanique depuis tout petit, alors je me suis inscrit aux cours du soir. »

Après leur rencontre via un cousin de Jezeabel, ils commencent à s'attaquer aux BMW d'amis, travaillant gratuitement chaque soir et affinant leur savoir-faire. Cinq ans après, dit Jourden, ils arrivent à la même conclusion : « On se levait, on partait travailler en ne pensant qu'à une chose : quitter le bureau le soir pour travailler ici jusqu'à l'épuisement. Alors on s'est dit, on tente le coup, on verra comment ça tourne. » Cette démarche s'inscrit, dit-il, dans un mouvement plus large des cols-blancs : « Les gens abandonnent leur carrière pour revenir à quelque chose de plus manuel : nous, notre passion, c'est les motos, pour d'autres, ça peut être la pâtisserie. » Peut-être est-ce en partie pour cela, suggère-t-il, que Blitz a trouvé un tel écho.

Ce qui frappe, en tout cas, c'est la rapidité du bouche à oreille, bien au-delà des cercles motards ; peu de mécanos ont posé pour *Vogue*

« Nous ne sommes pas esclaves de l'aspect commercial: nous faisons ça par passion »



Hugo Jezeabel (left/à gauche) and/et Fred Jourden

Hommes ou récolté 27000 « J'aime » sur Facebook. Jezeabel a récemment été arrêté par un policier : au lieu de l'amende attendue, il a eu droit à une chaleureuse tape dans le dos et à un « Continuez comme ça, les gars ! » Leur coup le plus inspiré est peut-être leurs courts métrages de road trips, comme autant d'odes cools à la vie sur la route, dont certains sponsorisés par Edwin, les jeans culte. Avec leurs paysages de montagne grandioses, leur chaleur humaine autour du feu et leurs bandes-son folk, ils vendent une marque et un mode de vie : avec eux, même manger des sardines à même la boîte peut soudain devenir hype.

En tout et pour tout, Blitz produit environ 12 motos par an, les prix allant de 15000 à 18000€ (compter quelques milliers d'euros en moins en fournissant la moto). Malgré l'addition conséquente, les clients ne manquent pas. Les commandes viennent de toute l'Europe et la liste d'attente est de 14 mois. Refusent-ils certains clients ? « Bien sûr, dit Jourden en opinant ! C'est une question de feeling. S'ils ne respectent pas notre travail ou pensent que l'argent achète tout, c'est non. On ne nous achète pas. » Blitz, ajoute

Jezeabel, n'a qu'un mot d'ordre : faire ce qu'ils aiment. « Nous devons vendre, mais nous ne sommes pas esclaves de l'aspect commercial. C'est la passion qui nous guide. »

Y a-t-il une moto qu'ils refuseraient de retravailler ? Une rareté des années 60 en parfait état, peut-être, qui serait sacro-sainte ? « Aucune moto n'est trop belle pour qu'on la touche, dit Jourden, visiblement choqué par la suggestion. J'adorerais qu'un client arrive avec une très vieille moto anglaise comme une Vincent. Le problème, ajoute-t-il dans un haussement d'épaules bien français, c'est que ces motos-là sont très respectées par leurs propriétaires. Nous les respectons aussi, bien sûr... mais différemment. »