

# Gérard Garnier et Michel Lâg

**GO, GO, GOOOOOO !!!**

Présentées dans un tunnel à chicanes fleurant bon le stand de bord de circuit, à l'entrée duquel le visiteur était accueilli par un énorme Vrâoum! qui ne pouvait le laisser de glace, les Roxane Racing ont sans conteste été une des attractions de cette Messe 2013. Une bonne raison pour aller discuter avec le duo responsable de tout cela, Gérard Garnier et Michel Lâg.

## Parlons un peu de la genèse de ces Roxane Racing. C'est venu comment?

**Gérard Garnier :** Quand nous avons relancé la marque, nous avons besoin de lui recréer une identité or, comme tu le sais, l'identité d'une guitare c'est sa tête, et inventer une nouvelle tête alors que tout a déjà été fait dans ce domaine, n'est pas facile. Malgré tout, la tête Tramontane a imposé une identité Lâg, notamment à l'international. Du coup, on avait un problème avec la Roxane qui bien qu'étant historiquement emblématique de la marque avait une tête différente ce qui fait qu'on l'a temporairement sortie de la gamme. Quand on a réfléchi à son retour, on s'est rendu compte que si on se contentait de la ressortir en changeant juste la tête on aurait quelque chose de trop proche de l'Imperator. Et pendant que nous réfléchissions à tout cela, j'ai relu certains très beaux livres sur des automobiles mythiques et voilà, c'est parti de là!

## Qu'avez-vous gardé et qu'est-ce qui a changé ?

**Michel Lâg :** On a gardé principalement la forme et l'accès aux aigus, certains matériaux aussi puisque le manche est toujours en acajou. Ce qui a changé maintenant... disons qu'à l'époque c'était des guitares qui étaient plus blues/rock moderne, là on est parti vers des guitares d'esprit plus « vintage », plus classic rock, on a donc choisi des micros avec des niveaux de sortie très raisonnables: des Seth Lover pour les 1500 et des Phat Cat pour les 2000. Les Seth Lover, on a demandé à Seymour Duncan de pouvoir les splitter. De là, les splits nous ont amené à changer le matériau du corps pour étendre la gamme des fréquences et de fait, les sons de simples bobinages sont extrêmement convaincants. Paul Personne me disait l'autre jour que c'était la première fois qu'il entendait des sons de simples aussi crédibles sur une guitare équipée de humbuckers. Pour la jonction corps/manche, Gérard a voulu qu'on reproduise le même « shaping » (travail d'aminçissement) que sur nos modèles à manche vissé pour favoriser l'accès aux aigus. Du coup, ce talon plus fin donne de la souplesse et de l'élasticité au point de jonction et de la respiration à la guitare. Bref tout a convergé



vers l'esprit Racing: on a du punch, la finesse des sons clairs, de la respiration et l'apport de la touche ébène.

## Comment est venue l'idée d'utiliser de l'aluminium?

**GG** C'est un matériau léger et utilisé en mécanique donc ça collait, là encore, avec l'esprit Racing.

**ML** Le fait d'avoir choisi le Bigsby, qui est en aluminium poli nous a aussi orientés vers ce matériau. Techniquement, le gros avantage avec le pickguard et la plaque arrière en alu, c'est qu'on n'a aucun blindage supplémentaire à faire.

## Aucune difficulté avec l'alu alors ? Vraiment ?

**GG** Un peu au début, si, juste le temps que les luthiers à Bédarieux s'adaptent à ce nouveau matériau. Ça a été finalement assez rapide, c'était surtout une question de fraises et de vitesse de coupe qu'il a fallu adapter.

**ML** Oui par exemple le fait que les plaques alu soit laquées demande que cette couche de laque soit usinée et coupée à la bonne vitesse sans que ça chauffe.

**GG** Et puis nous devons saluer ta contribution : tu nous avais fait remarquer que les arêtes des pickguards étaient un peu coupantes. On en a tenu compte et maintenant tu peux passer le doigt dessus...

## Où je l'ai fait et effectivement...

**GG** ... tu as pu constater qu'on avait « arrondi les angles » (sourires).

## Pourquoi avez-vous choisi des mécaniques Imperial ?

**ML** Leur forme correspond parfaitement à des lignes que l'on retrouve à la fois sur les voitures et dans l'architecture de cette période-là. Il se trouve par ailleurs que Schaller les fabrique, et on s'est dit que sur ces guitares made in France on préférerait faire appel à un fabricant européen pour les mécaniques et le chevalet.



## Donc le Wraparound est un Schaller?

**ML** Oui, on est en train de le retravailler un peu niveau design pour qu'il colle vraiment à 100% avec nos guitares.

## Parlons déco...

**ML** Gérard a vraiment fait un énorme travail de recherche, il a passé des heures sur les voitures, les couleurs, fait des aller-retour incessants. Et là encore on a été « vernis » si je puis dire car notre fabricant habituel de couleurs, travaille aussi beaucoup pour l'automobile. Donc il a été très facile d'avoir les couleurs exactes que ce soit le rouge Corvette, le bleu Bugatti ou le gris métallisé Mercedes.

## Les Racing vont-elles être déclinées en version asiatique?

**ML** Non, pas les Racing, elles seront fabriquées uniquement en France. Par contre, on aura des Roxane Standard qui reprendront des Racing uniquement l'association de trois plaques (tête, pickguard et dos) mais en plastique et auront des finitions plus bois : flammé, natural etc. Les Standard seront fabriquées en Chine.

## D'après ce que j'ai vu ces Roxane Racing remportent un certain succès...

**Les deux en chœur :** Un succès certain tu veux dire !

**GG** Oui on est très contents. On avait fait quelques petits tests par-ci par-là, donc on savait qu'on tenait quelque chose, mais là, tout le monde en parle sur le salon, ça va au-delà de ce que nous imaginions, les réactions sont très positives.

*Par Judge Freddy*