1952-1956
K MODELS

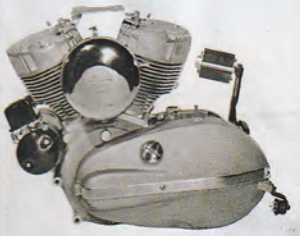
Méconnus du grand public, les modèles K et KH sont pourtant le chaînon manquant entre l'antique 750 WL et le Sportster !

En 1952, la grande nouveauté du Model Year Harley est le modèle 750 K. Cette moto se distingue par son premier ensemble compact moteur-boîte, par son sélecteur au pied qui commande les quatre rapports et par son embrayage activé par la main gauche. Cette belle mécanique n'a pas à rougir d'une partie-cycle obsolète, car elle aussi a été revue de fond en comble. Cadre double berceau suspendu par amortisseurs et bras oscillant, petite version de la fourche télescopique de l'Hydra Glide, gros réservoir d'essence et bac à huile conséquent sous la selle, à droite de la batterie. Malheureusement, avec le retard accumulé par le bureau d'études, la phase finale de mise au point du 750 K est bâclée. Ce qui entraîne les premiers problèmes : la transmission est fragile et, pour la démonter, il faut déposer le moteur et l'ouvrir en deux. L'embrayage, censé fonctionner à sec, est constamment arrosé de fuites d'huile et enfin, bien que les 750 KR et KRTT battent des records jusqu'à la fin des années soixante, le 750 K souffre de performances asthmatiques. Une partie de ces problèmes est solutionnée en 1955.

La boîte de vitesses est entièrement démontable grâce à une simple trappe située derrière l'embrayage, quant à la puissance, elle est accrue depuis 1954 par les 900 cc du nouveau modèle KH, venant remplacer le K. Malgré les qualités potentielles de cette machine, le KH ne remplit pas les tiroirs-caisses, n'atteignant même pas 10 % des ventes de la gamme HD. Les grands cerveaux de l'avenue Juneau n'ont plus d'autre choix que d'abandonner la technique des soupapes latérales au sein de la gamme courante, une décision qui donne naissance au Sportster.

MALGRÉ SES QUALITÉS, LE KH NE REMPLIT PAS LES TIROIRS-CAISSES...

FICHE TECHNIQUE



MOTEUR K/KH MODEL
Type : Flathead
Années : K : 1952-1953
KH : 1954-1956
Cylindrée : 741 cc / 883 cc
Carburateur : Linkert M
Allumage : 6 V batterie bobine

DIMENSIONS
Réservoir d'essence : 17 litres
Bac à huile : 2,8 litres
Empattement : 1435 mm
Poids : 181 kg

TRANSMISSION
Boîte : boîte 4 vitesses compacte
Primaire : chaîne triplex
Secondaire : chaîne

CHASSIS
Cadre : double berceau et bras oscillant
Fourche : Télescopique hydraulique
Freinage : tambours mécaniques

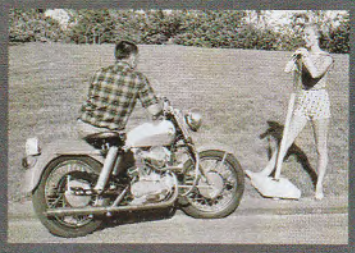
PRIX
1952 : 865 $
1956 : 935 $

1957

SPORTSTER XL

Pour combattre la "British Invasion" des fifties, l'arme de dissuasion de Milwaukee se nomme Sportster. Lancé en 1957, il change le cours de l'histoire H-D.

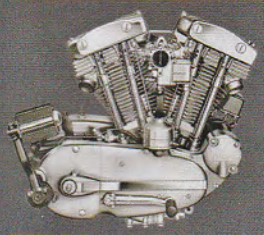
Le premier XL est né des cendres du KH, mais seulement en ce qui concerne le châssis et une partie du moteur. En effet, le Sportster a une cylindrée légèrement inférieure à celle de son précurseur : 883 cc contre 888 cc auparavant. Contrairement aux pipes tortueuses de la série K, l'échappement du nouveau Sportster est beaucoup moins contraignant pour les gaz, avec ses conduits plus droits. L'un dans l'autre, les améliorations apportées à cette Harley lui font développer 40 cv. Soit à peine deux de plus que les anciennes versions sportives du KH, les KHK de 1956. Quoi qu'il en soit, les essayeurs de la presse spécialisée sont emballés par le XL,



ce qu'ils clament haut et fort dans tous les comptes rendus de leurs essais. Le concept de "soupapes en haut", apporte une notion de luxe à ce modèle, qui s'accommode aussi bien des usages sportifs que du touring, à moindre échelle que l'Hydra Glide, bien sûr. Harley-Davidson ne tarde évidemment pas à offrir à la clientèle son lot d'options pour ce Sportster, allant de la selle double au pare-brise, en passant par les sacoches et phares additionnels. Cela semble avoir encore un certain sens durant cette première année, alors que le Sportster est encore équipé de son gros réservoir rond de 4,4 gallons. Mais avec l'apparition du peanut et de motorisations bien plus fougueuses, on oublie vite les accessoires inutiles. Au contraire même, on dépouille à l'extrême et ouvre les gaz !

LE CONCEPT DE "SOUPAPES EN HAUT", APPORTE UNE NOTION DE LUXE.

FICHE TECHNIQUE



MOTEUR XL
Type : Ironhead **Année :** 1957
Cylindrée : 883 cc
Carburateur : Linkert DC
Allumage : 6 V batterie bobine
TRANSMISSION
Boîte : 4 vitesses compacte
Primaire : chaîne triplex
Secondaire : chaîne
CHASSIS
Cadre : double berceau et bras oscillant
Fourche : télescopique hydraulique
Freinage : tambours mécaniques
DIMENSIONS
Réservoir d'essence : 16,7 l **Bac à huile :** 2,8 litres **Poids :** 225 kg
Empattement : 1448 mm
PRIX en 1957 : 1103 $
PRODUCTION XL 1957 : 1983 ex.

© Giovanni Cabassi

1958-1979 XLCH

© Giovanni Cabassi

Grâce à deux dealers californiens férus de performances, la Motor Company décline dès 1958 son Sportster dans une variante "Hot" : le XLCH est né !

Dès la sortie du premier Sportster, qui connaît déjà un vif succès, deux hommes prennent contact avec Harley-Davidson pour formuler une demande particulière. Il s'agit de Sam Arena et d'Armando Magri, deux anciens champions de course de la région de San Jose et San Francisco, reconvertis en concessionnaires. Ils savent qu'une version encore plus compétitive du XL se vendrait comme des petits pains à leur clientèle de jeunes speedfreaks. L'usine est OK pour construire une série spéciale, mais à condition de commander un minimum de soixante exemplaires. L'accord est conclu et c'est donc grâce à cette initiative que naît en 1958 la première génération de modèles XLCH. En 1959, le XLCH se civilise avec un éclairage, des garde-boue légèrement plus enveloppants et un faisceau électrique un poil plus complexe que l'unique fil de masse de la magnéto. Avec son fort taux de compression, les démarrages au kick sont pour le moins folkloriques, avec des retours virils pouvant causer bien des bleus dans les guibolles. C'est en tout cas le prix à payer pour rouler sur la moto la plus rapide du moment, un vrai superbike avant l'heure. Peu à peu, le XLCH perd de son charisme, en troquant tout d'abord sa magnéto contre un allumage à rupteurs en 1970. Au cours de la période AMF, il finit par être carrément dépossédé de son identité, le tout accompagné d'une prise de poids considérable. De plus en plus dur à différencier du XLH standard, le CH ne se vend plus qu'à une centaine d'exemplaires en 1979, avant de disparaître complètement du catalogue.

© Doug Mitchel

© Jacques Gavard

LA MOTO LA PLUS RAPIDE DU MOMENT, UN SUPERBIKE AVANT L'HEURE.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR XLCH
Type : Ironhead
Années : 1958-1979
Cylindrée : 58 à 71 : 883 cc
72 à 79 : 1000 cc
Carburateurs : Linkert DC, Bendix, Keihin
Allumage : magnéto Fairbanks Morse, 1970 : rupteurs

TRANSMISSION
Boîte : 4 vitesses compacte
Primaire : chaîne triplex
Secondaire : chaîne

CHASSIS
Cadre : double berceau et bras oscillant
Fourche : Télescopique hydraulique
Freinage : tambours mécaniques/ disques

DIMENSIONS
Réservoir d'essence : 7,2 litres
Bac à huile : 2,8 litres
Empattement : 1448 mm
Poids : 218 kg en 1958

PRIX en 1959 : 1285 $

1977-1978

XLCR CAFE RACER

En 1977, Willie G. Davidson met un nouveau coup de pied dans la fourmilière Harley avec son Cafe Racer. Une moto en avance sur son temps, trop sans doute...

Pour arriver au look fabuleux du XLCR, Willie G. ne se contente pas de tremper un Sportster dans une bassine de peinture noire après l'avoir équipé d'un peu de poly. Le cadre est entièrement revu, avec une structure triangulaire plaçant les amortisseurs plus à la verticale. La tenue de route s'en trouve nettement améliorée. Par la même occasion, le bac à huile et la batterie viennent se loger de façon moins encombrante que sur les Sportster standards. Subtil mélange de style entre le bidon de XL et celui du XR, le réservoir en poly du Cafe Racer est rallongé, de façon à contenir 15,5 l au lieu des 8,5 l du peanut habituel. La coque arrière est elle aussi inspirée des modèles de dirt track, avec sa selle mono fixée par des pressions. Mais comme il est parfois difficile de faire accepter une assise d'égoïste à sa partenaire, une biplace assez inesthétique est proposée en option dès 1978. Ce qui caractérise vraiment le XLCR, outre son mélange de tons de noirs (brillant, mat, satiné et vermiculé) c'est son petit carénage tête de fourche avec sa bulle en plexi fumé.

Mais aussi les premières roues HD en alliage produites par la firme Morris, qui fournit surtout des écuries de compétition. Tandis que les XLH de la gamme courante plafonnent à 61 ch, le Café Racer est donné pour 68 chevaux à 6 200 T/min. Pourtant, le succès commercial n'est pas au rendez-vous, si bien que les derniers 9 exemplaires de XLCR seront produits en 1979.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR XLCR
Type : Ironhead
Année : 1977-1979
Cylindrée : 1000 cc
Carburateur : Keihin 38 mm
Allumage : 12 V batterie bobine

TRANSMISSION
Boîte : 4 vitesses compacte
Primaire : chaîne triplex
Secondaire : chaîne
Cadre : double berceau et bras oscillant
Fourche : télescopique hydraulique
Freinage : trois disques

DIMENSIONS
Réservoir d'essence : 15 litres
Bac à huile : 3,8 litres
Empattement : 1486 mm
Poids : 234kg

PRIX en 1977 : 3623 $

PRODUCTION 3133 exemplaires

LE SUCCÈS COMMERCIAL N'EST PAS AU RENDEZ-VOUS...

© Giovanni Cabassi

1983-1984
XR 1000

Face au succès du XR 750 en courses de flat track, Harley a voulu à un moment faire profiter la clientèle de (presque) tous les jours de cette technologie...

Parallèlement à la production artisanale du service course, un autre XR est lancé au début des années '80. De nouveau indépendante après le rachat à AMF en 1981, la Motor Company essaye de se faire remarquer du public. On donne donc au chef du Racing Department Dick O'Brien un délai de six mois pour effectuer un croisement entre deux modèles : le 1000 fonte XLX bas de gamme vendu au prix incroyable de 3 995 $, et le très exclusif XR 750 quasiment intouchable. La tâche est loin d'être simple, car il ne suffit pas d'adapter une paire de culasses racing sur un bas-moteur de Sportster. Tout est repensé de A à Z, jusqu'aux carters, différents des XLH standards. Produit à 1 018 exemplaires en 1983 et à 759 unités l'année suivante, le XR 1 000 développe 70 ch à la base, avec ses cames de série assez peu violentes. Mais avec le kit racing d'usine, les 90 ch sont aisément au rendez-vous, voire même plus avec un peu de préparation. Seule ombre au tableau, la fiabilité de ce XR "civil", qui devrait en principe durer plus longtemps que quelques saisons de course, ce qui n'est hélas pas toujours le cas. Tout comme le Cafe Racer XLCR, une grande majorité des XR 1 000 finit donc par s'échanger entre collectionneurs…

© Giovanni Calossi

AVEC LE KIT RACING D'USINE, LES 90 CH SONT AISÉMENT AU RENDEZ-VOUS.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR XR 1000
Type : Dual Carb Alloy Head
Année : 1983-1984 (encore au catalogue en 1985)
Cylindrée : 1000 cc
Carburateur : 2 x Dell'Orto 36 mm
Allumage : électronique V-Fire
TRANSMISSION
Boîte : 4 vitesses compacte
Primaire : chaîne triplex
Secondaire : chaine
Cadre : double berceau et bras oscillant
Fourche : télescopique hydraulique
Freinage : 3 freins à disques
DIMENSIONS
Réservoir d'essence : 8,33 litres
Bac à huile : 2,8 litres
Empattement : 1500 mm
Poids : 220 kg
PRIX
Prix : 6995 $
PRODUCTION
Production : 1777 exemplaires

© Giovanni Calossi

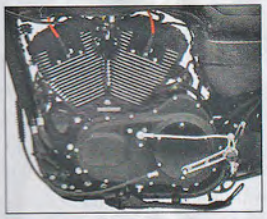
2008-2012
XR 1200

Si le Sportster 883 R n'avait de Racing que son initiale et sa déco, le XR 1200 – conçu en premier lieu pour les Européens - tenait ses promesses !

C'est d'abord au Salon Intermot, puis au Mondial du Deux Roues 2007 à Paris, qu'est présentée la nouvelle Harley XR1200. Une démarche unique pour le constructeur de Milwaukee, qui vise prioritairement le marché européen avec ce Sportster aux airs de streetfighter, et qui arrive dans les showrooms des concessionnaires en milieu de saison 2008. Les Américains doivent patienter encore un peu, tandis qu'Harley-Davidson négocie les droits du nom XR1200 avec Storz Performance, qui en est alors propriétaire. Mais les 750 premiers exemplaires qu'ils reçoivent sont ornés d'une plaque Number One sur l'avant de la moto, signée des mains de Kenny Coolbeth et Scott Parker, grands champions de flat track AMA. Avec l'arrivée du XR 1200, le Sportster 1200 R n'a plus lieu d'exister. Et pour cause, il arrive difficilement à la cheville de ce nouveau racer urbain et de ses 91 chevaux. Tout sur ce modèle est innovant, à commencer par son injection verticale qui libère esthétiquement le profil droit du moteur et vient puiser son air sous le réservoir de 13,3 litres. À son tour, la partie cycle tient ses promesses, avec une fourche inversée de 43 mm, des jantes légères en alliage à trois branches dédoublées et un double freinage avant Nissin. Enfin, le cul de selle façon XR 750 (agrémenté d'un pouf symbolique et de cale-pieds passager très en hauteur), l'échappement relevé "deux-en-un-en-deux" et les commandes semi-reculées, accentuent encore le côté racing de ce roadster Harley ! Avec une suspension réglable revue et corrigée, le XR1200 est remplacé en 2011 par le XR 1200X, mais disparaît de la gamme 2013. Le 883R en revanche, ne tire pas encore sa révérence…

L'INJECTION VERTICALE LIBÈRE LA BEAUTÉ DU PROFIL DROIT DU MOTEUR.

FICHE TECHNIQUE



MOTEUR XR1200
Type : Evolution
Années : 2008-2012
Cylindrée : 1200 cc
Alimentation : injection verticale
Allumage : électronique

TRANSMISSION
Boîte : 5 vitesses compacte
Primaire : chaîne triplex
Secondaire : courroie

CHASSIS
Cadre : acier léger double berceau / bras oscillant
Fourche : inversée 43 mm
Amortisseurs : Showa (réglables sur XR1200X)
Freinage : 3 disques (Nissin devant)
Roues : alu, légères à 3 bâtons dédoublés

DIMENSIONS
Réservoir d'essence : 13,3 litres
Bac à huile : 2,7 litres
Empattement : 1515mm
Poids : 250 kg

PRIX en 2011 : 12 390 euros

1986-2020

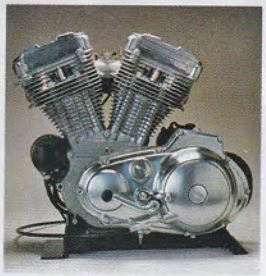
XL EVOLUTION

La famille Sportster Evo a permis à la marque de trouver son ultime bestseller, avec une quantité de déclinaisons !

Deux ans après le 1340 Evo, le Sportster a droit lui aussi à sa version "tout alu". Sa technologie réactualisée ne nécessite plus une aussi grosse cylindrée qu'auparavant, si bien qu'on repasse de 1 000 à 900 cc. Enfin, 883 très exactement, et ce, en reprenant les mêmes dimensions de course et d'alésage qu'en 1957 ! Tout le moteur est maintenant en alliage, il est plus étanche, plus fiable et demande moins d'entretien. Parallèlement au 883, la gamme comprend aussi une version 1 100 cc de ce modèle, du moins au début, en 1986 et 87. Cette cylindrée s'avère nécessaire pour conserver certains clients, qui verraient d'un mauvais œil que leur ancien 1 000 fonte soit plus puissant que leur nouveau 883, ce qui est malheureusement le cas. Dès 1988, le gros Sportster n'est plus un 1100, mais un 1200, grâce à une augmentation de l'alésage. Les années qui suivent voient non seulement arriver peu à peu des progrès technologiques, mais aussi des variantes dans les modèles. En 1991, la boîte de vitesses compte enfin 5 rapports, l'ancienne n'ayant que peu évolué depuis les fifties. La chaîne secondaire est elle aussi remplacée par une courroie, sur tous les modèles en 1993. L'année suivante, le cadre est renforcé. Encore dix ans, en 2004, et ce châssis est entièrement revu et corrigé en isolant le moteur par des silentblocs. L'injection d'essence se généralise en 2007, en même temps qu'arrive le Nightster. Il s'inscrit dans la lignée de nombreux modèles qui connaîtront tous leurs amateurs et leurs heures de gloire : Roadster, Low, Superlow, Custom, Iron, Forty-Eight, Seventy-Two etc. Malheureusement, cette liste risque de s'allonger aux USA, mais pas chez nous…

DES MODÈLES QUI CONNAÎTRONT AMATEURS ET HEURES DE GLOIRE.

FICHE TECHNIQUE



MOTEUR FAMILLE XLH
Type : Evo
Années : 1986-2020
Cylindrées : 883 cc, 1100 cc (1986-87), 1200 cc
Carburateur : Keihin / injection électronique
Allumage : électronique

TRANSMISSION
Boîte : 4 vitesses (5 vitesses dès 1991)
Primaire : chaîne triplex
Secondaire : chaîne / courroie

CHASSIS
Cadre : double berceau et bras oscillant
Fourche : télescopique hydraulique Showa
Freinage : 2 ou 3 disques

DIMENSIONS
Réservoir d'essence : Peanut 8,5 / 12,5 /17 ou 7,9 litres
Bac à huile : 2,8 litres
Empattement : 1528 mm
Poids : 230 à 260 kg en moyenne