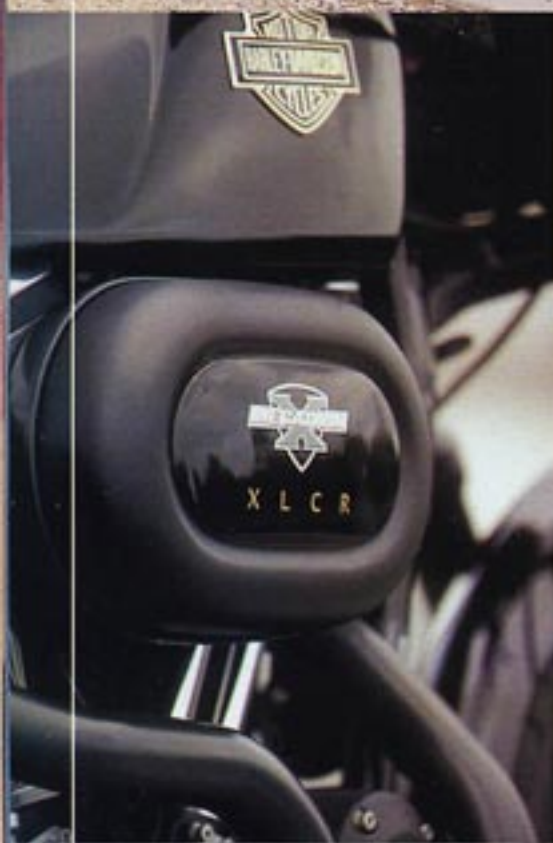


Essai XLCR Evolution

# BETE NOIR

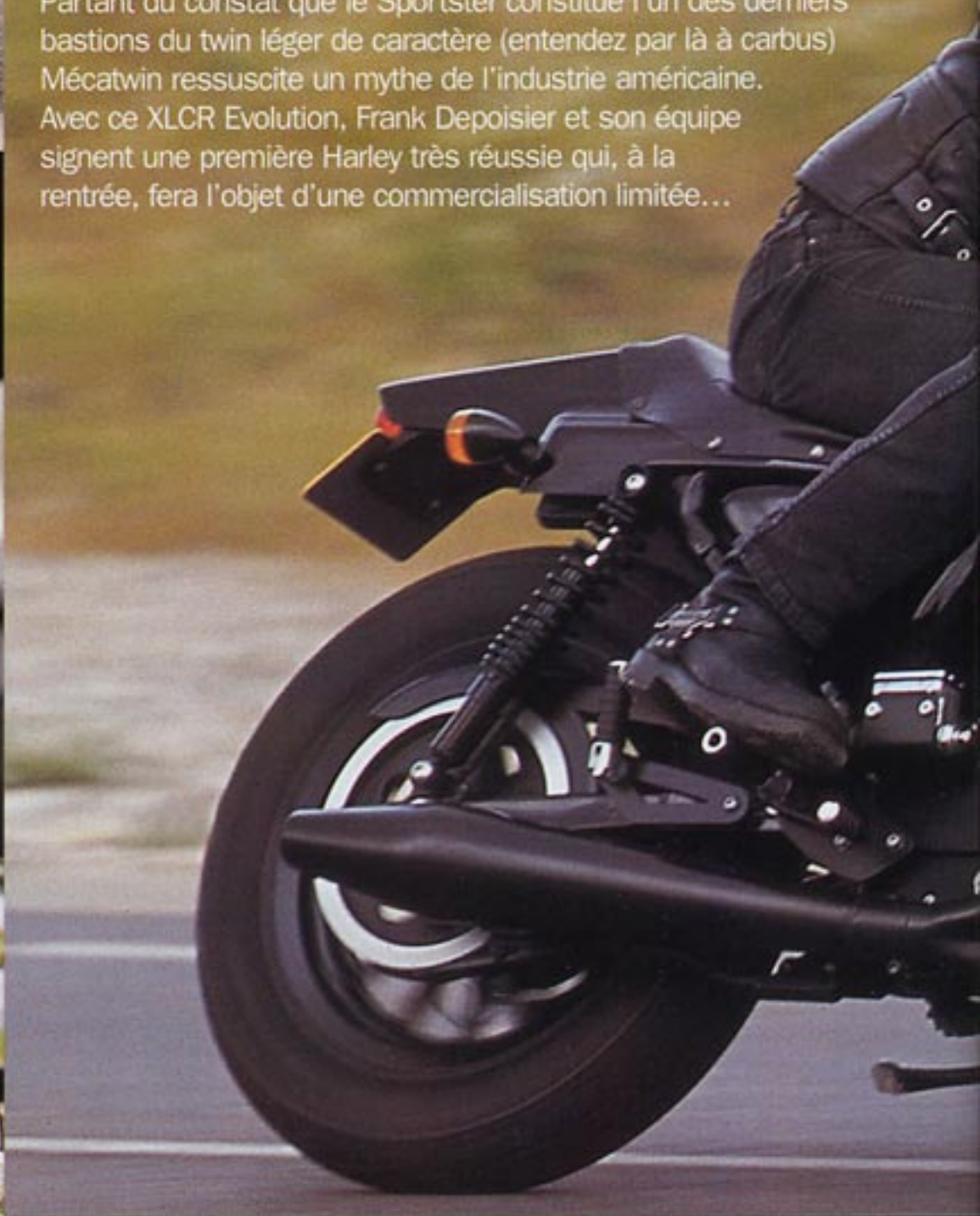
## Sportster Café Racer

Partant du constat que le Sportster constitue l'un des derniers bastions du twin léger de caractère (entendez par là à carburateur) Mécatwin ressuscite un mythe de l'industrie américaine. Avec ce XLCR Evolution, Frank Depoisier et son équipe signent une première Harley très réussie qui, à la rentrée, fera l'objet d'une commercialisation limitée...



XLCR Evolution

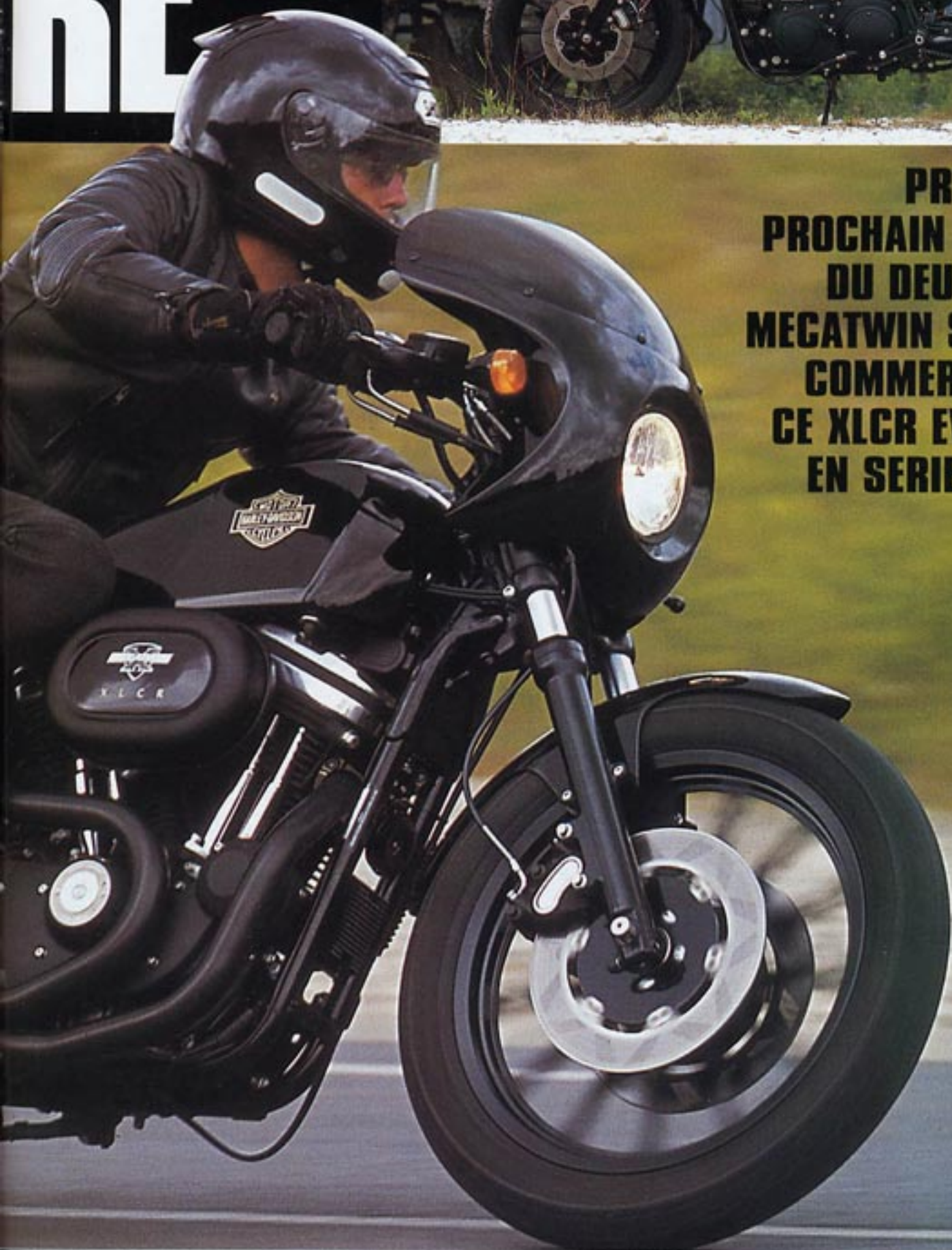
52-HORS-PHILIP HARTLEY-DAVIDSON



RE



**PRESENT AU  
PROCHAIN MONDIAL  
DU DEUX ROUES,  
MECATWIN SOUHAITE  
COMMERCIALISER  
CE XLCR EVOLUTION  
EN SERIE LIMITEE.**



## Essai XLCR Evolution

**P**résenté en 1977, le XLCR dessiné par Willie G. Davidson va beaucoup faire parler de lui : esthétiquement parlant, cette version racer du 1 000 Sportster est certainement l'une des plus belles et audacieuses Harley de l'ère moderne. D'un point de vue dynamique par contre, le Café Racer est très loin de tenir ses promesses. Performances plutôt modestes, comportement limite et fiabilité nettement inférieure à ce que propose une concurrence aux dents de plus en plus longues : le 1 000 déçoit autant qu'il peut étonner. Trop européen pour les bikers, trop américain pour les motards, le XLCR fait un flop total et il sera retiré du catalogue officiel en 1978. Comme beaucoup de ratés commerciaux, cette moto est devenue un mythe, le genre de bécane que tout motard rêve – plus ou moins secrètement – de posséder un jour... Mais soyons honnêtes : rares sont les motards qui, de nos jours, accepteraient de rouler sur un truc aussi inconfortable, raide comme la justice et, pour tout dire, franchement asthmatique.



Franck Depoisier, qui préside aux destinées de Mécatwin, a donc décidé de sortir "son" XLCR, équipé de l'Evo des Sportster actuels. La moto étonne par ses finitions : habillage en matériaux composites (kevlar, carbone...) recouvert d'un noir poli lustré impeccable, ni bavure ni arrête vive, des traitements de surface au-dessus de tout soupçon... On est en présence d'une véritable machine de série, mais finie comme aucune autre. Une

machine de présérie, en fait, car le modèle que nous avons eu la chance d'essayer est encore équipé d'un 883 gonflé à 1 200. Le XLCR Evolution, qui sera commercialisé en septembre prochain, prendra pour base les XL 883 R et 1 200 S. L'assemblage et les finitions seront assurés par les ateliers Mécatwin, la distribution par un réseau de revendeurs très sur le volet. Pour l'heure, il est temps de faire craquer le moteur. Un

# ON EST EN PRESENCE D'UNE VERITABLE MACHINE





La coque arrière renferme un pouf à ventouses de dépannage... Astucieux !



## DE SERIE, MAIS FINIE COMME AUCUNE AUTRE...



Position sportive, moteur plein et protection inespérée : un régal en toutes circonstances.

grondement grave emplit l'atmosphère : le silencieux Dual System a été un peu libéré, juste pour le plaisir des oreilles. Les versions définitives seront équipées du même échappement, qui offre un gain appréciable de puissance et de couple tout en restant conforme aux draconniennes normes d'homologation européennes. Malgré ses cinquante petits kilomètres au compteur, le twin souffle fort et vous propulse avec énergie vers des vitesses que la nouvelle morale routière réprouve. Les suspensions, réalisées sur mesure par l'équipementier Hagon, sont assez fermes, mais ils font bien leur boulot même sur les chocs les plus secs. Le freinage à trois disques maison pincés par des étriers d'origine est à la fois puissant et dosable. La position de conduite basculée sur l'avant, grâce au guidon bas, aux commandes reculées et à la fourche raccourcie, offre un feeling inédit sur une Harley et le tête de fourche procure une protection inattendue compte tenu de ses dimensions réduites. On enchaîne grandes courbes, petits virages et longues lignes droites sans forcer, sans fatiguer et sans craindre d'aller se mélanger au paysage... Aucun doute là-dessus, les tout premiers kilomètres effectués sur une machine aussi exceptionnelle augurent de très, très bons moments pour les futurs propriétaires. Si vous songez déjà à faire partie des heureux élus, sachez que le tarif reste à préciser, mais il devrait se situer entre 12 000 et 15 000 €, selon la base choisie. Il ne vous reste donc qu'à vous rendre au Mondial du Deux-roues, en septembre prochain, pour plus de renseignements.