

Base Harley-Davidson
Sportster (2002)

LE CROSSOVER

ENTRE TRACKER, ENDURO, SCRAMBLER ET CAFÉ RACER, LA PRODUCTION BENNO'S CUSTOM ROAD EST, DE SON PROPRE AVEU, DIFFICILEMENT CLASSABLE. RÉALISÉE UNIQUEMENT À PARTIR D'ÉLÉMENTS DU CATALOGUE CUSTOM CHROME, CE SPORTSTER « CUSTOM CRAWLER » MÉLANGE EFFECTIVEMENT LES STYLES, COMME UN VÉRITABLE CROSSOVER.





1



3



2



4

On connaît le terme crossover plus ou moins issu du milieu automobile qui unit plusieurs styles. En moto aussi, le mélange des genres existe et le terme convient à merveille à la préparation de Benno's Custom Garage, à la demande de Custom Chrome, le plus important fabricant d'accessoires pour Harley Davidson. Le concept du Sportster « Custom Crawler » est simple : réaliser une prépa quasi uniquement à base des pièces proposées dans le catalogue Custom Garage, d'où ce nom qui résume le concept : on vise et on roule (Bolt on and Ride) ! Pour arriver à leurs fins, les hommes de Benno's Custom Garage ont donc fouillé parmi plus de 25 000 articles proposés pour arriver à ce résultat étonnant, entre café racer, tracker et scrambler.

CAFÉ TRACKER

La confusion vient du mélange tête de fourche-pneu à crampons qui sont respectivement les signes distinctifs des deux styles. Les pneus Heidenau K60 Scout apportent cette touche offroads tout en permettant de conserver un peu de grip sur route, mais surtout d'apporter du caractère à ce Sportster de 2002 dont le garde-boue avant a totalement disparu. Du coup, les jantes à cinq bâtons usinées CNC T5 Midnight de chez RevTech en 19 pouces à l'avant et 18 pouces à l'arrière sont alors mises en valeur, en plus de la poulie provenant de la même marque. Les concepteurs imaginent aisément d'équiper le Sports d'une paire de pneus slicks pour lui donner un air de supermotard, mais la modif n'est pas encore à l'ordre du jour ! Le style café racer se distingue par un habillage complet fourni par Custom Chrome. Il comprend la tête de fourche « Prison Style » avec un petit saut de vent intégré entourant le phare d'origine et le compteur Motogadget, ainsi que la coque arrière bombée comme il se doit. Le côté scrambler, quant à lui, se manifeste

1 Bien vu, pour intégrer les rétroviseurs sans gâcher la ligne et rester homologué, les éléments Jocker Machine semblent parfaits.

2 La ligne d'échappement BSL Bomb donne un air de scrambler.

3 La tête de fourche CCE avec l'habillage de phare Prison Style ajoute la touche café racer au mélange de la Custom Crawler.

4 Le filtre à air Custom Chrome V Stack couronne littéralement la carburation Mikuni.

5 Les jantes RevTech plus légères et plus grandes que celles d'origine donnent un sacré style avec des pneus Heidenau.

6 Öhlins équipe désormais le combiné arrière du Sportster de 2002.

par la selle Burly matelassée, mais également par la ligne d'échappement haute BSL Bomb aux tubulures en noir mat qui peinent à masquer la modification apportée au V-twin.

TWIN MUSCLÉ

Benno's Custom Garage a greffé un kit S&S de 1 200 cm³ au 883 stock, pour revigorer l'élément d'origine. Il conserve cependant quelques éléments de base, comme le vilebrequin ou les tiges poussoirs, et l'habillage plutôt old-school des couvre-culasses provient d'un kit complet fourni par EMD. Pour affiner les performances, un carburateur Mikuni HSR42 se charge du gavage des gâmelles, tandis qu'un filtre V-Stack couronne le tout avec style. Pour mettre à jour le châssis en fonction des nouvelles performances du Custom Crawler, Benno's Garage s'est aussi chargé de renforcer plusieurs points névralgiques. Tout d'abord, le freinage est entièrement modifié au profit d'un équipement complet RevTech : moyeu, disques et étriers. La fourche conserve ses fourreaux d'origine passés à l'Epoxy noir, mais les ressorts sont remplacés par des éléments plus performants. À l'arrière également, le bras oscillant est stock, mais la progression vient de l'adjonction d'amortisseurs Öhlins réglables. La liste des modifications est encore longue comme un bras, des clignotants aux rétroviseurs en passant par les commandes avancées LSL... Mais comme le dit Benno's Custom Garage, « expliquer le Custom Crawler est difficile, cela prend tout son sens quand on monte dessus ». On en demande pas plus...



5



6

CHECK-LIST

- Moteur 883 avec kit 1 200 cm³ S&S
- Carburation Mikuni HSR42
- Filtre à air CCE V-Stack
- Echappement BLS Bomb
- Poulie RevTech T5 Midnight
- Cadre stock
- Amortisseurs Öhlins 536PR1C1LB
- Jantes RevTech T5 Midnight en 19 et 18 pouces
- Freinage RevTech
- Pneus Heidenau K60 Scout
- Guidon Lucas Streetfighter
- Repose-pieds LSL
- Selle et coque arrière Burly
- Clignotants Highsider LED



LES CONSEILS DE STEVE DE SHAW SPEED & CUSTOM POUR LA PRÉPA D'UN SPORTSTER

La base idéale

Je dirais qu'il n'y a pas vraiment de base idéale car chaque Sportster possède ses avantages et inconvénients. Des performances moteur à la taille de la fourche, chaque modèle présente des arguments différents. Ce qui compte, c'est d'acheter sa machine en fonction de son budget tout d'abord, et de ce que l'on veut faire comme prépa par la suite. Moi personnellement j'ai une préférence pour le Nightster 1200 de 2011, à partir duquel j'ai préparé le XLST3 qui a remporté quelques contests. Ce modèle est emblématique, et le mixte jantes à rayons et pneus à crampons lui va à merveille. De plus, avec l'injection, aucun souci pour ceux que la mécanique rebute.

La préparation

Quelle que soit la machine, dans l'idéal, un historique d'entretien chez Harley-Davidson n'est pas négligeable. Ensuite, en termes de prépa pure, j'ai toujours dit que le Sportster avait été pensé pour être personnalisé. La position du guidon, la hauteur de la selle, des repose-pieds, la géométrie, tout est imaginé pour s'adapter aux goûts de chacun. Pour preuve, dans notre catalogue nous en avons 40 préparés, chacun est inspiré de différentes cultures, du flat track au street en passant par le café racer ou même le motocross ! Je débiterais toujours par l'ergonomie. Il faut que l'ensemble guidon, hauteur de selle et repose-pieds soit calibré pour le pilote. Ensuite, on peut changer la suspension pour optimiser le comportement dynamique, appliquer un Stage 1 au moteur, découper les garde-boue et déjà on a un Sportster qui ne manque pas de caractère ! Par exemple, en ce moment nous participons à une compétition, « Battle of the Kings », qui oppose les 30 revendeurs H-D du Royaume-Uni sur la préparation d'un 48 avec un budget préétabli. Si vous recherchez des idées, c'est le moment ! Chacun aura un look différent.

La cote

Bon état : environ 7 500 euros
État moyen : environ 5 500 euros
Non roulant : environ 3 500 euros