

Buellster II

Texte Zed - photos Eric Corlay

Même si le cafe racer de Sophie fait référence au passé, cela n'empêche pas Louis d'enfumer à son guidon les quatre cylindres qui ont le malheur de se montrer trop arrogants.

Ca fait maintenant 15 ans que Louis trime sur les H-D, qu'il les répare, entretient, transforme en chopper ou en full custom. Il n'en a pourtant pas oublié sa vieille passion pour les cafe racer qui battaient le pavé londonien dans les sixties. D'autant plus que son bouclard, sur la N20 à Bagneux, n'est qu'à quelques encablures de l'anneau de Montlhéry, là où, il n'y a pas si longtemps que

cela, on s'arsouillait à des vitesses folles, avec des freins à tambour et des pneus qu'on oserait plus aujourd'hui monter sur une 125 cc... Alors quand Sophie, sa tendre moitié, lui demande une préparation sur base Sportster, c'est avec des idées bien précises qu'il s'attaque au projet Buellster. Pliée à peine née par un pote, la première version est mise au rencart pendant plusieurs années, le temps que Sophie assure une descendance à notre mécano

qui, de son côté, remet peu à peu la bête sur ses roues dès qu'il trouve cinq minutes à lui consacrer. La mécanique de Buell S1 de 1200 cc est minutieusement tapée avec pistons KB, bielles S&S, soupapes Kibblewhite, arbre à cames Andrews

N8, carbu Mikuni HSR 42 et une paire de ces culasses Thunderstorm, à grosses valves et meilleur flow, qui équipaient les White Lightning. Dans l'opération, les embases des cylindres perdent quelques ailettes, sacrifiées au nom du look, mais »

**UNE VERSION ONE DE LA BUELLSTER EST
PLIÉE À PEINE SORTIE DE L'ATELIER !**

En détails

■ PIÈCES H-D

Châssis (XL 1991), mécanique (Buell S1 1999 + culasses White Lightning), moyeux, réservoir, phare, étrier arrière

■ PIÈCES HANDMADE

Boucle arrière, selle, tête de fourche, guidon, échappement, bac à huile

■ PIÈCES AFTERMARKET

Arbre à cames N8, ressorts de soupape et pignons de boîte Andrews, soupapes Kibblewhite, pistons KB, bielles S&S, carbu Mikuni, filtre ForceWinder, allumage Dyna, embrayage Barnett, jantes Akront, radiateur d'huile BMW, garde-boue Zodiac, risers MW, instrumentation MMB, repose-pieds PM, disques Braking, étrier Béringier, rétro Chin-Yo, commandes Tolle, feu RBS



Le petit saute vent est une production Cycle & Bike 2, vendu à la demande.



Sur la boucle arrière hand made qui remplace les sabres, un cul de selle tiré d'un garde-boue avant de BM !

regagnent en refroidissement grâce à un radiateur d'huile de BMW qui opère avant le retour du lubrifiant vers le bac à huile maison. Il est constitué de deux demis silencieux en inox de Buell qui traînaient à l'atelier, et sacrifiés sans remords vu que Louis himself fabrique le deux en un dans le même métal, avant d'y emmancher une sortie SuperTrapp qui ne risque pas de gêner dans les courbes... La batterie trouve donc une nouvelle place sous l'ancrage du bras oscillant, perforé et suspendu par des amortos Fox, et entre lequel tourne une des deux jantes alu Akront rayonnées d'inox sur leurs moyeux H-D d'origine. Celle-ci, de 18" par 2,75", est chaussée d'un Metzeler qui n'excède pas 120 mm de large.

CE CAFE RACER CULBUTÉ N'EST PAS QU'UN EXERCICE DE STYLE, IL EST AUSSI CAPABLE DE SE MONTRER TERRIBLEMENT EFFICACE !




L'élégante finesse à l'ancienne qui se dégage de la machine ne doit pas tout à cette gomme, mais aussi beaucoup au régime 0% de matière grasse infligé au postérieur. D'abord



la grosse patte de frein réduite au minimum et bloquée sur le bras oscillant par un coulisseau, puis la poulie allégée en transformant deux par deux ses trous d'origine en 4

lumières oblongues. Et enfin le coup de maître qui revient à remplacer les sabres par une boucle arrière home made supportant un cul de selle en acier tiré d'un garde-boue avant de BM! Hormis un lissage dans les règles, c'est la seule modification notable du cadre de 883, posé à l'avant sur du 19" et une fourche stock aux tés polis et ressorts Hyperpro. Pours produits Cycle & Bike 2 également, le guidon ace bar, ou la tête de fourche racing commercialisée à la demande. Avant de recouvrir la carrosserie de



metal flake et pas moins de quinze couches de vernis, le dernier gros boulot consiste à remettre en état l'authentique bidon de Sportster des années 60 rongé par la rouille, puis de lui greffer une trappe de type Monza dans la grande tradition des cafe racers. Même si elle a toute confiance en Louis qui s'amuse à foutre la honte aux quatre cylindres entre deux feux rouges de la N20, Sophie regarde désormais à deux fois avant de prêter sa bécane! Pas vraiment envie d'attendre une Buellster III... 



Louis et Sophie de Cycle & Bike 2 tiennent à remercier l'Autodrome de Montlhéry pour leur avoir ouvert les portes du circuit.

