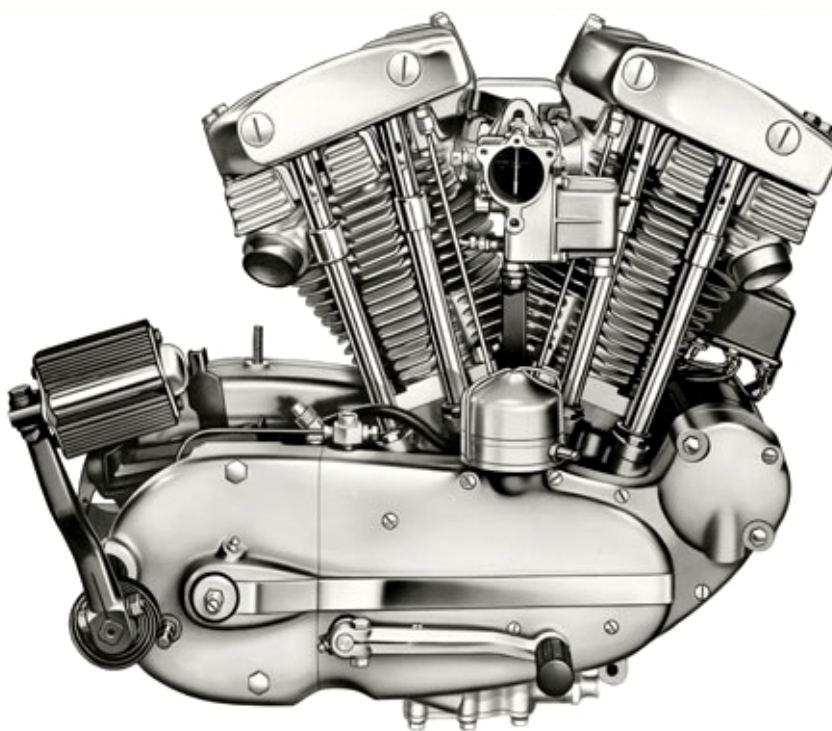


SPORTSTER

Les Moteurs V-Twin de marque Harley-Davidson possèdent une longue histoire derrière eux et il est parfois difficile de s'y retrouver. Il est toutefois possible de les identifier aisément quand on connaît leurs caractéristiques respectives.

Un descriptif des différents moteurs de la marque de Milwaukee et la signification des sigles qui les accompagnent sont des éléments indispensables pour différencier les générations. L'origine des différents noms de V-Twin Harley-Davidson prend principalement sa source au niveau de la forme des cache-culbuteurs de ceux-ci. Par conséquent pour ne pas se tromper sur tel ou tel type de bloc propulseur, il suffit de considérer le haut moteur de la machine visée pour en déterminer son nom et sa période. Il faut savoir que "head" qui invariablement arrive en fin de nom désignant chaque modèle, signifie tête en anglais. Ensuite, en effectuant ce rapprochement on se rappelle la façon la plus simple permettant de reconnaître les différents V-Twin Harley-Davidson.

1957 SPORTSTER



Les premiers véritables Sportster, qui succèdent à la série K des Flathead, sont baptisés XL et existent de 1957 à 1985.

Les premiers moteurs de 883cc délivrent une puissance permettant de se mesurer aux Triumph envahissant les Etats-Unis et grignotant progressivement les parts de marché des Harley-Davidson.

Le 900 Sportster existe jusqu'en 1971 sous le nom de base XL en différentes versions, standard, avec démarreur électrique et différents allumages.



Le XL 1000cc vient le remplacer en 1972 et diverses versions en sont dérivées au fil des années, dont les deux plus marquantes sont le Cafe-Racer et le XR.

Fin 1985, Harley-Davidson abandonne le bloc moteur fonte au profit d'un ensemble tout aluminium Evolution, dont le succès ne fait que croître depuis lors. Tout d'abord disponible en 883cc, puis également en 1100cc en 1986, ce dernier passe à 1200cc dès 1988, ce qui permet de mieux le démarquer du 883cc et de stimuler ses ventes.

En 1992, tous les Sportsters abandonnent la transmission secondaire par chaîne au profit de la courroie crantée dont sont déjà pourvus tous les Big-Twin de la marque.

Les Harley-Davidson nommée 45, 74,80,88 ou 96 (les plus courantes) sont ainsi désignées en fonction de leurs cylindrées et non de leur date de construction.

45 ci = 750cc
54 ci = 883cc
55 ci = 900cc
61 ci = 1000cc
74 ci = 1200cc
80 ci = 1340cc
88 ci = 1450cc
96 ci = 1584cc

Ces correspondances de mesures ne sont pas parfaitement exactes, mais représentent celles couramment utilisées par la firme Harley-Davidson pour convertir les différentes cylindrées de ces motos.

Après avoir réussi sa mission, dans les années 1960 en neutralisant l'impact des Triumph, dans les années 1970, le Sportster était considéré comme un moteur capable de s'imposer face à l'invasion des motos japonaises, alors que le Big-Twin demeurait sur un créneau différent, avec une clientèle bien définie et ciblée.

