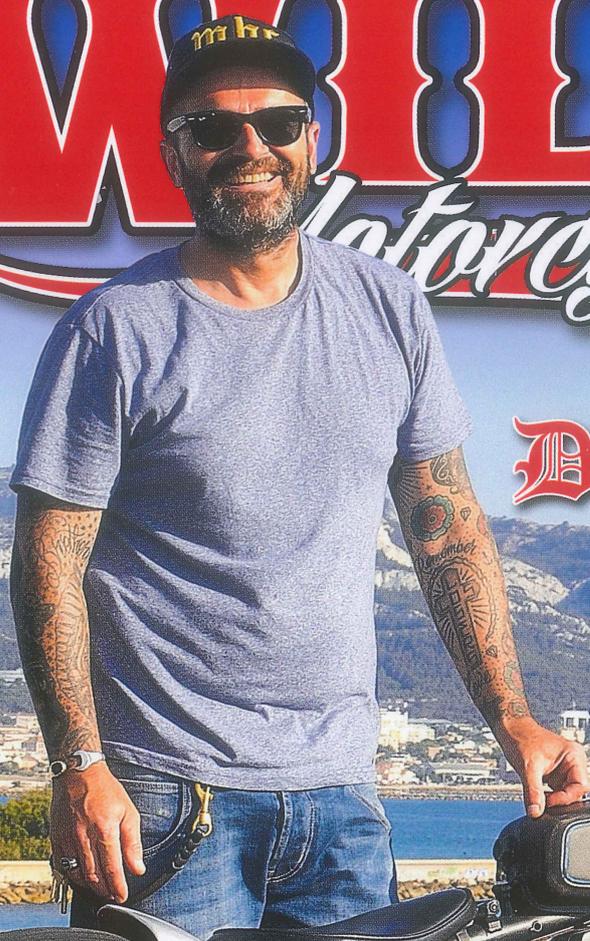




Bel./Lux. 6,80 €
DOM 7,90 €
AND 6,10 €
D/ITA/Port. (cont.) 7,40 €
GR 7,10 €
CH 11,20 €
Tur. 10,20 €
TOM 1000 XPF
Can. \$11,50
Mar. 65 DH

WILD Motorcycles

Est. 2001



Diabolique Ironhead par MHC



Bikers' Family

Chopperistes de père en fils



Lily

Le Sportster BOAR de CCE

ALLEMAGNE

LILY Bolt On And Ride by CCE

WILD
WHEELS

"Ride Unrivalled", que l'on peut traduire par "Run inégalé", est le slogan que Custom Chrome Europe a choisi pour sa ligne BOAR Bikes 2016. Elle regroupe cinq modèles des différentes gammes H-D allant du Sportster au V-Rod en passant par la Dyna, le Softail ou encore le Touring. Pour cette fois, nous allons nous attarder plus en détail sur la charmante Lily, un Sportster XL 1200 C toute de rose vêtue et au caractère bien trempé...

Adaptation Gilles RasKar - Texte & photos Horst Rösler



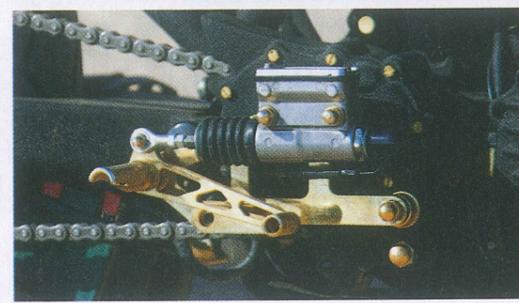
MINI-VIEW GÉRALDINE

Responsable Commandes
CCE - France

Une BOAR Bike CCE, c'est quoi ?

C'est tout simplement l'acronyme de "bolt-on and ride" ! Le principe est simple, Custom Chrome Europe (CCE) sélectionne parmi les nouveautés de l'année des accessoires pour chacune des familles de la gamme Harley-Davidson (Sportster, Dyna, Softail, Touring et V-Rod). Le principe fondamental est que chaque accessoire puisse se monter directement sur la moto sans nécessiter de couper, rallonger ou souder quoi que ce soit. Bien sûr, comme cela reste du custom, certaines pièces ont parfois besoin d'un petit ajustement pour s'adapter à la moto. CCE choisit ensuite les partenaires qui vont modifier les motos, certains sont d'ailleurs maintenant rodés, comme Thunderbike par exemple. Les constructions commencent vers le mois de novembre pour une livraison impérative en mars afin de pouvoir présenter ces vitrines roulantes sur les différents salons en Europe et à la presse.

Avec ses airs de joli cœur, Lily n'en demeure pas moi une bête sauvage avec un moteur sacrément préparé entraînant sans le moindre problème une roue arrière de 240!



Les BOAR Bikes de CCE existent depuis plusieurs années et c'est toujours avec grand plaisir que l'on découvre chaque année les nouveaux modèles. Le but de ces réalisations est de montrer qu'il est possible de modifier une moto d'origine avec goût et style en utilisant des pièces et accessoires présentés dans le catalogue CCE. Il s'agit tout autant de montrer l'étendue du répertoire CCE que de donner des idées à ceux qui

sont encore indécis sur la direction à donner à leur projet. Voir un accessoire monté sur une moto permet de se projeter, alors que l'imaginer à partir d'un catalogue n'est pas toujours chose aisée. En 2016, le team CCE a décidé de faire un clin d'œil aux westerns en donnant aux BOAR Bikes les noms évocateurs de Pony Express, Blue Bandit, Grateful Sled, Gunslinger et Lily pour la touche féminine! Que vous avez devant les yeux...

PUISSANCE ET TECHNIQUE CAMOUFLÉES...

Aucun doute sur le sujet : depuis trente ans que ce modèle existe, il y a encore un grand nombre de Sportster Evo qui attendent de se faire personnaliser. Introduit en 1986, celui-ci a remplacé l'Ironhead qui, à la faveur de la tourmente financière dans laquelle était alors plongée la MoCo, avait pu bénéficier de deux ans de rab. CCE a demandé à Christian Denstedt, boss de

Maniac Meçanix (Gensingen, Allemagne), de concocter une préparation de son cru pour étoffer la gamme BOAR Bikes 2016. La base fournie par CCE n'est autre qu'un Sportster XL 1200 C de 1996. La vocation des catalogues aftermarket comme Custom Chrome Europe est d'agrémenter vos montures de quelques accessoires, mais aussi de leur permettre de connaître une seconde, voire une troisième vie en les transformant radicale-

ment et en remplaçant de nombreuses pièces d'origine par des pièces de performance fiables. Depuis quelques années, les possibilités offertes et les styles proposés se sont multipliés comme jamais auparavant dans l'histoire de la custom culture. Pour CCE, Lily est devenue le Sportster custom le plus radical de tous les temps!

FUCK STOCK, CUSTOMISE!

Lors de l'acquisition du XL 1200 C pour la construction du Sportster

BOAR, Christian Denstedt ayant eu l'occasion de découvrir en avant-première les futures pages du catalogue 2016, avait déjà une petite idée de la transformation qu'il allait lui faire subir. Aussi, dès qu'il reçoit le feu vert de CCE, il s'occupe principalement du moteur et commande un kit 1250 cm³ big bore de chez S&S Cycles. Les culasses étant modifiées par HBS, Christian ajoute un set de cames Andrews N6 ainsi qu'un allumage S&S Cycles HI-4. Pour alimenter le monstre, il lui

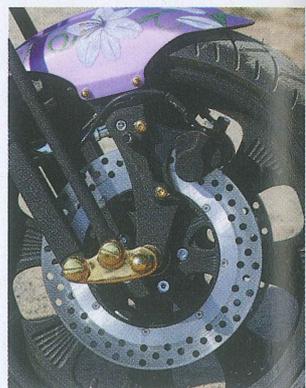
greffe un carburateur Mikuni HSR 42 surmonté d'un filtre à air Pistor. Voilà de quoi augmenter considérablement la puissance d'un moteur de Sportster bien au-delà de ce que vous pouvez imaginer! Denstedt crée son propre système d'échappement à partir du kit Universal Exhaust Builders Kit CCE qu'il combine avec un mini-silencieux Biltwell Cannon avant de recouvrir le tout de bandes thermiques d'échappement. Des caches EMD sont installées histoire de modifier enco-

re plus le look d'origine du bourrin en lui donnant un air old school qui lui sied à merveille. Le moteur est ensuite recouvert d'un wrinkle noir pour radicaliser davantage l'esprit de l'ensemble.

PARTIE-CYCLE...

Pour mieux transmettre la puissance à la roue arrière, Denstedt ajoute une cloche d'embrayage Müller Power et remplace la courroie secondaire par une chaîne. Ce qui permet de laisser une place supplé-

Le réservoir Cole Foster a été coupé en deux afin d'être placé au plus bas. Il est désormais fixé par le dessus grâce à de nouvelles attaches. Les accessoires EMD ont reçu un traitement noir *wrinkle*, tout comme la plupart des autres éléments de ce Sporty.



Custom Chrome Europe a dépêché "Maniac Mechanix" pour la transformation de ce Sportster 1200 C en véritable "mangeuse d'hommes" ! Et l'on peut dire que le résultat parle de lui-même...

mentaire pour monter un énorme pneu Metzeler en 240 sur une roue Sinister de RevTech de 8,5 pouces peinte en noir mat tout comme celle de l'avant. Le frein/couronne provient de chez Kustom Tech et permet de faire double emploi tout en gagnant de l'espace pour la roue. La philosophie "Bolt On And Ride" permet seulement d'apporter de légères modifications au cadre lors de la création d'une moto de promotion pour les pièces distribuées par CCE. Mais pour transformer le XL 1200 C de 1996 en Lily, quelques modifications essentielles ont été

nécessaires. Le bras oscillant ainsi que la boucle arrière du châssis ont légèrement évolué ! Avec l'inflation massive de la taille du pneu arrière, le bras oscillant d'origine a en effet été remplacé par un TTS Drag Style qui est maintenant suspendu par des combinés Öhlins Blackline S36PR1C1L. À l'avant, une fourche Springer CCE noircie ajoute une autre touche au style. La fourche de 22 pouces de long est équipée d'un phare Thunderbike et d'étriers de frein Kustom Tech montés sur une RevTech Sinister de 18 pouces.

LE RÉSERVOIR D'HUILE AGIT COMME UN SPOILER

Un réservoir d'essence Cole Foster et un cul de selle Blechfee sont mis en place. Le réservoir d'huile, repositionné à l'avant du châssis et agissant comme un "spoiler" avec refroidissement à air forcé, est le fruit d'une autre coopération entre Blechfee et Maniac Mechanix. Le guidon, un LSL Clubman, est équipé de commandes rétro inversées en laiton Kustom-Tech et de poignées recouvertes de "guidoline". Christian a opté pour les composants électriques

les plus modernes du catalogue CCE. Le cœur du système électrique est un "m-Unit" de Motogadget. Il s'agit d'une unité miniaturisée incluant huit circuits indépendants permettant de contrôler les composants électriques de la moto (voyants, clignotants, alarme et tout ce qui nécessite habituellement l'utilisation de câbles électriques de grand diamètre). Finalement, une fois Lily terminée, le cadre et les carters du moteur étaient à peu près les seuls composants restés d'origine du XL 1200 C de 1996 ! **WMM**