



FXDR 114... 1868 cm³... 240 mm pour le gommard arrière... 1738 mm d'empattement... 303 kg ... Et un look à l'opposé des chromes à tout va, "vintage spirit" et autres spécialités de la marque de Milwaukee ! Un bon vieux power cruiser à la sauce V-Rod, il y avait longtemps que Harley-Davidson n'avait pas eu tant d'audace...

Si je commence ma prose par cette énumération à la Prévert c'est qu'avant notre essai, les passionnés de la marque américaine, les aficionados, tatoués Made in USA, les soi-disant "purs et durs" se sont répandus en diatribes plus ou moins violentes face à ce nouveau modèle. Et comme on n'aime pas le sectarisme, l'intégrisme en tout genre au Carpe Diem Moto Club, on a essayé de rester objectifs. Et force est de constater que sur les trois testeurs du jour, aucun n'a été déçu, cette machine originale nous a même carrément séduits.

Allez, un bon vieux standard d'ACDC, un Coca Cola XXXL surtout pas light, une dose de Jack Daniels, une envie de "Dragster" et... ROCK'N ROLL !

PERFORMANCES

Comme souvent, c'est ma pomme qui s'y colle en premier et tout de suite je frise le ridicule, car je galère au démarrage avec les commandes avancées, les bras tendus, le dos arc-bouté et le passage du premier rond point est assez folklorique... Pas grave, j'ai jamais eu d'ego, je prends tout doucement la mesure de l'engin.

Étonnamment, je suis à l'aise rapidement (si, si) et j'avale les belles courbes qui nous emmènent vers le splendide village de Mercuray, avec bonheur et une certaine facilité car le couple est impressionnant.

Le gros moulbif répond à toute sollicitation de la poignée de gaz, même minime, et les grandes lignes droites sont carrément dévorées avec avidité et plaisir, la boîte de vitesse est douce, précise et rapide.

Je cède le guidon, à regret, à l'ami Dom Katoche, un rien inquiet car lors de l'essai de la dernière V-Rod, notre spécialiste des circuits, rallyes routiers et autres, avait bien failli se

mettre au tas : son mètre 70 s'était avéré un handicap assez conséquent au vu de l'ergonomie de ce type de machine.

Avec la FXDR 114, c'est carrément l'inverse : notre Joe Bar à nous enquille les virages avec souplesse malgré l'empatement conséquent et prend un réel plaisir à pousser la belle ricaine dans ses derniers retranchements.

Il avouera cependant ne pas non plus envisager une escapade de plusieurs jours dans les cols alpins avec épingles à cheveux et tout et tout car la Harley reste physique à emmener, mais une bonne surprise quand même.

Pour ne pas s'attirer les foudres de Lionel le nouveau boss de la concession Central Twin Avenue, on ne parlera pas de la garde au sol minimaliste car... "Une Harley-Davidson n'est pas faite pour prendre de l'angle", il nous la dit et répété donc chuuuuuuut... Mais gaffe quand même, ça frotte de peur...

Notre troisième larron est immédiatement séduit par le "muscle bike" malgré la radicalité de l'engin. Les belles courbes morvandelles sont englouties avec facilité à condition que le revêtement soit idéal, car en cas de rustines, trous, fissures etc., notre Milwaukee Eight est à la peine et son conducteur doit rester concentré au maximum pour rester en selle. Il faut avouer que, si le pneu arrière de 240 mm arrière confère un look bad boy, au niveau des passages sur les rainurages de routes, dos d'ânes mesquins et autres gravillons piégeux, ce n'est vraiment pas la panacée.

Rangement sous selle minimaliste. Côté duo, selle passager et repose-pieds en option, pas cool au vu du prix de l'engin.



FREINAGE

Un custom qui freine ? Si, si, tu as bien lu ami lecteur ! Comme avec la Sport Glide et toute la nouvelle gamme HD, on peut faire confiance aux deux disques avant de 300 mm et à celui de l'arrière de 292 mm, moins conséquent mais efficace.

La machine est montée d'origine avec des

pneus Michelin Scorcher de très grande qualité avec, coquetterie suprême, le logo HD incrusté dedans.

Malgré notre optimisme habituel au guidon, l'ABS ne s'est pas déclenché de manière abusive mais on a cependant fait attention car la moto est dépourvue d'antipatinage, donc attention sur routes glissantes.



Moteur. Milwaukee-Height 114. Couple impressionnant, boîte de vitesse douce et rapide.



Un bon look bad boy avec un pneu arrière de 240 mm, même si ce gommard n'est pas idéal sur routes en mauvais état malgré sa très grande qualité. Freinage efficace.



Un grand merci à Lionel de la concession (Harley) Central Twin Avenue (à gauche sur la photo) pour nous avoir fait essayer cette vraie nouveauté, à peine arrivée en concession !

Central Twin Avenue
Pole Moto - Parc Actisud
Allée des Erables
71100 Sevrey
03 85 93 32 00
www.centraltwin-hd.com

Et en ce début de nouvelle année, un big appel de phare aux 2 autres concessionnaires locaux qui jouent toujours le jeu avec une confiance totale : David

(au centre) d'**Accélère Moto** (Moto Guzzi, Aprilia, MV Agusta) et Dominique (à droite) de **Check'up Motorcycle** (Honda). Voilà qui promet encore de belles découvertes en 2019 !



LOOK / PRIX

Comment on se l'est pétié grave ! Idéale pour jouer les bikers à la sauce "Bande Sauvage" (film potache que l'on a adoré...) ; notre belle Harley-Davidson avec sa prise d'air RAM AIR proéminente, son bras oscillant en aluminium, son support de plaque déporté, son lèche-roue "tuning", son phare à leds et le pot d'échappement Screamer Eagle ajouté par la bande à Dominique pour donner un son plus... ROCK'N ROLLLLLLLLLL !

Allez, on laissera les "pisse-froid" critiquer le trop plein de plastique à leurs yeux de puristes : nous, on a bien compris que c'était pour alléger la machine et côté maniabilité, mission accomplie.

On préférera parler de matériaux composites novateurs, bras oscillant en aluminium, réglage externe de suspensions... L'acier c'est bien mais on est en 2018, bientôt en 2019... On a adoré voir les têtes se retourner sur notre passage et les quidams venir admirer cette Harley dès que l'on bêquillait la machine.

Bon, là où cela fait mal, c'est côté tarif car à 24 790 € en coloris "vivid black" (noir quoi !) et 25 090 € en couleur, il faut bien reconnaître que l'originalité coûte un bras.

On ne va pas s'amuser, comme tous les "spécialistes", à la comparer avec la Ducati Diavel, qui apparemment serait la "cible", mais force est de constater que la FXDR 114 aura du mal à supporter la comparaison côté technique et tarif.

Après, c'est une affaire de cœur, de passion et honnêtement malgré les défauts, malgré un positionnement aléatoire dans la catégorie, malgré le budget conséquent, qu'est-ce qu'on a pris notre pied avec ce power cruiser américain !

CONFORT / ÉQUIPEMENT

"Mal au dos", ce sera le leitmotiv de mes deux comparses à la fin de l'essai, la faute à cette position peu adaptée à des pilotes de taille moyenne mais bonne pioche côté du sautevent minimaliste qui protège bien au-delà des vitesses réglementaires.

Côté selle, rien à redire pour le confort, par

contre si tu veux emmener ta belle ou ton beau en escapade il faudra investir dans un siège passager hyper light, des repose-pieds et tout ça en option ; pas vraiment cool au vu du prix de notre dragster des rues.

Le tableau de bord est aussi petit que la bécanne est imposante, par contre on y trouve l'essentiel à savoir : jauge de carburant, indicateur de rapport engagé, montre...

On déplorera le bouchon de réservoir sans clé, estampillé HD comme les bouchons de tube de fourche certes mais assez simpliste.



Fiche technique

Selon données constructeur

MOTEUR

Type : bicycl., 4T, refroidis air et huile
Cylindrée : 1868 cm³
Puissance : 91,1 cv à 4500 tr/min
Couple : 160 Nm à 3500 tr/min
Boîte de vitesse : 6 rapports
Transmission : par chaîne

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau acier/alu
Réservoir : 16,7 L
Hauteur de selle : 720 mm
Poids : 289 kg à sec
À partir de 24 790 €

- ➡ Moteur explosif
- ➡ Couple à tous les étages
- ➡ Look flatteur, n'en déplaise...
- ➡ Empattement conséquent
- ➡ Position exigeante et fatigante
- ➡ Tarif

