1340 HARLEY-DAVIDSON
(1984-1999)

# Le nouveau collector

**Classées encore il n'y a pas si longtemps parmi les bécanes d'occasion, les "13-40", comme on dit, sont devenues de vrais collectors. Plus caractérielles que leurs héritières, avec leur carbu, et bien plus fiables que leurs aïeules, elles sont même aujourd'hui considérées par les puristes comme les dernières Harley authentiques. Explications.**

PAR **BERTRAND LEBRUN**
PHOTOS **STÉPHANE SUDRES**



**On reconnaît un modèle d'avant 1988, comme ici, à la position de ses clignotants. Après, ils étaient placés à la hauteur de la fixation des rétroviseurs.**

Ah, le "Treize-Quarante" ! Même notre confrère Bader Benlekehal (*High Side*, *Automoto*), plus habitué à poser le genou sur circuit avec de grosses quatre-pattes débordant de chevaux, avouait il y a peu qu'il était bon de se traîner avec lui en roulant sur le "gras" du couple, après avoir trouvé le régime idéal, entre les « *atroces vibrations* » d'en bas, et « *la vue qui se trouble* » trop haut dans les tours. « *Quand il n'y a plus qu'une poussée douce, agréable et chaleureuse qui accompagne chaque accélération* », reconnaissait le trublion dans une de ses chroniques télévisuelles. Avant de lâcher : « *ce moteur est bourré de charme* ». Le dernier garant, même, selon une frange de plus en plus importante de bikers, des "*Good vibrations*" chères aux plus anciens aficionados de la marque. Le seul à encore offrir le fameux "*Potato-Potato…*" qu'Harley a même cherché à faire breveter !

## Haute trahison

Faut dire ici qu'avec la nécessité d'évoluer et de se mettre aux normes environnementales, les récents "produits" de la MoCo se sont peu à peu éloignés de leurs concepts de base. Le dernier Sportster a certes un look futuriste et un moteur refroidi par eau



**Il faut avoir roulé Harley pour comprendre comment on peut d'une seule main actionner l'accélérateur, le frein avant et le clignotant.**

développant le double de puissance, mais il est parfois perçu par les "puristes" comme une trahison à l'esprit originel ! Et ce n'est pas la V-Rod de 2001 et son twin à eau ouvert à 90°, ou moins encore la Pan America – un trail ! (bonne machine au demeurant) – de 150 ch, injectée et à distribution variable qui nous démentiront. Sous des atours vintage, les diverses générations de Twin Cam qui ont succédé au 1340, et l'actuel Milwaukee Eight, sont de plus en plus sophistiqués. Ces V-twins font la part belle à l'électronique afin de respecter des normes anti-pollution toujours plus contraignantes.

Le 1340, lui, conserve les caractéristiques de base de la marque : deux cylindres en V à 45°, et ce depuis l'origine, avec



## AUTREMENT PLUS FIABLE

**Quand on parle de bond en avant avec le 1340, il faut préciser que sept ans de mise au point ont été nécessaires pour finaliser ce moteur. Le twin étudié par ordinateur sera testé sur banc de puissance et parcourra plus de 1,5 million de kilomètres en guise de test ! Son cahier des charges précisait qu'il devait pouvoir parcourir 130 000 km sans intervention majeure… alors qu'une culasse de Shovel nécessite une réfection tous les 15 000 à 35 000 km. Un acte de foi en somme ! Harley externalise la fabrication des roulements et des pistons en Allemagne, chez Mahle. Sur le Shovelhead, chaque culasse est solidaire du cylindre grâce à quatre courtes vis. Elles supportent difficilement la dilatation de la culasse en aluminium. Une surchauffe pouvait étirer définitivement la vis, provoquant une perte d'étanchéité du joint de culasse et par conséquent une fuite d'huile. Sur l'Evo, les ingénieurs de Milwaukee résolvent ce problème en montant quatre longs goujons boulonnés au carter moteur et passant à travers le cylindre pour s'ancrer à la culasse. Grâce à leur grande longueur, ils sont intrinsèquement plus élastiques. Le système de lubrification est issu du monde automobile (Chevrolet) avec des passages internes alors qu'il est externe sur les Shovelhead et Ironhead. Enfin, afin d'avoir un rendement moteur optimal, la "doctrine" de la chambre hémisphérique qui prévalait dans l'automobile américaine des années 1950 et 1960 ainsi que sur le Knucklehead est mise au panier ! Ce n'est plus le diamètre des soupapes qui fait loi, mais la rapidité à remplir puis à vider le cylindre qui prévaut. Rien de tout ça n'était nouveau… sauf chez Harley-Davidson !**




## "IL DEVAIT POUVOIR PARCOURIR 130 000 KM SANS INTERVENTION MAJEURE.




**Le couvercle de filtre à air S&S est une option. D'origine, il est parfaitement rond.**



Encore très basique sur les 1340, la console centrale portant le compteur de vitesse et le contacteur électrique provient des anciens modèles de la marque.



## FICHE TECHNIQUE
1340 EVOLUTION

### MOTEUR

**Bicylindre** en V à 45°, quatre-temps, OHV, refroidissement par air. Deux soupapes/cylindre.

**Cylindrée :** 1 338 cm³ (80 cubic inches).

**Puissance :** 47,6 ch à 4 900 tr/min.

**Couple :** 86 N.m dès 2 400 tr/min. Max : 92 N.m à 3 500 tr/min.

**Alésage x course :** 88,8 x 108 mm.

**Rapport volumétrique :** 8,5 à 1.

**Alimentation :** un carburateur Keihin Ø 38 mm (puis 40 mm).

**Allumage :** électronique CDI V-Fire.

**Transmission primaire :** par chaîne Duplex.

**Transmission secondaire :** par courroie.

**Boîte de vitesses :** cinq rapports.

**Vitesse maxi :** 150 km/h.

Par rapport aux modèles plus récents, le 1340 est souvent considéré comme plus “authentique” par les amoureux de la marque.

**“LE 1340 CONSERVE LES CARACTÉRISTIQUES DE BASE DE LA MARQUE.**

des soupapes actionnées par poussoirs hydrauliques, tiges et culbuteurs. Le vilebrequin a un seul maneton, et les deux pistons y sont reliés de façon particulière, une bielle étant à fourche, l’autre classique ; ce qui permet aux cylindres d’être parfaitement alignés. L’angle de calage à 45° fait que les pistons n’opèrent pas à intervalles égaux. Le premier cylindre brûle son mélange, puis le mélange de l’autre cylindre s’enflamme à 315° dans le cycle. Il y a ensuite une rotation de 405° jusqu’à ce que le premier piston intervienne à nouveau. Cela donne ce son spécial comparable… à celui des sabots d’un cheval sur des pavés ! Notre fameux “*potato-potato*”…

Et ce n’est pas tout. À chaque mouvement de ses pistons, le moteur et le système d’échappement tout entier basculent de l’avant à l’arrière. Toute la moto tremble comme si elle sursautait, au point que la roue avant semble tressauter sur le sol. C’est ce que l’on appelle les “*Good vibrations*” Harley ! Ces vibrations s’atténuent un peu en régime de croisière, non sans causer parfois quelques dégâts



Le moteur type V2 Evolution (de son vrai nom) offrait une amélioration de 10 % de la puissance et de 15 % pour le couple, avec une réduction de 10 kg sur le Shovelhead à cylindres en fonte.

(perte de boulons, régulateurs qui flanchent, fatigue du pilote etc.). Qu'importe, c'est ce que l'amateur recherche aujourd'hui, dans un monde que d'aucuns peuvent juger trop aseptisé !

## Le V-twin du renouveau

Le paradoxe, c'est que celui qui passe pour être le meilleur témoin des traditions aujourd'hui se voulait résolument moderne à sa sortie, en 1984. Le 1340 Evo est aussi parfois appelé Blockhead, en raison de la forme cubique du cache-culbuteur. Mais il tire son petit nom de son nom de baptême – Evolution –, parce qu'Harley voulait désormais proposer des motos qui avaient "évolué" pour être aux standards de la production japonaise. Le 1340 Evo veut véritablement trancher avec l'ère AMF et la période sombre des années Shovelhead qui faisaient d'Harley la risée des amateurs de modernité. La Motor Company qui venait de retrouver son indépendance (ses cadres avaient racheté toutes les actions AMF) voulait marquer de façon flagrante son renouveau… avec un moteur réellement neuf.

De fait, avec l'Evo, concessionnaires et ce qui reste d'acheteurs reconnaissent que, bon sang, ils ont vraiment affaire à un nouveau moteur. Tous les éléments en fonte composant les anciens moteurs Shovelhead, et qui avaient tant joué dans le manque de fiabilité, disparaissent au profit d'un ensemble tout aluminium. Le taux de compression s'accroît grâce à de nouvelles culasses, augmentant par la même occasion la puissance. Le *big twin* gagne en légèreté (près de 10 kg de moins que son aïeul) et surtout… en fiabilité ! Plus de fuite d'huile (enfin pas trop) et bien plus de 1 000 bornes parcourus pour un litre de lubrifiant. Plus de pièces qui font un bruit de ferraille. Plus une panne à chaque sortie. Le 1340 comporte une boîte de vitesses à cinq




**C'est dans ce genre d'ambiance qu'on apprécie le rouge foncé Candy Brandywine.**




**Comme celles qui ont suivi, les 1340 Harley bénéficient déjà d'une excellente finition. C'est du massif, à l'image de la barre de clignotants arrière !**

rapports et est associé à une transmission secondaire à courroie tandis que des silent-blocs permettent d'atténuer les vibrations. Même si, on l'a vu, même fiable et étanche à l'huile, l'Evo est toujours, Dieu merci, un moteur Harley !

## Le juste équilibre

En somme, pour beaucoup de bikers, avec le 1340 Evo, Harley réalise son chef d'œuvre. Ce septième *big twin* dans l'histoire de la MoCo associe fiabilité et simplicité. C'est le moteur du juste équilibre. Le bouilleur qui profite des bons côtés du modernisme sans en avoir les vicissitudes. Ainsi, il embarque une électronique minimaliste et il est alimenté à ses débuts par un unique



**Repose-pied wagon et pédale de frein XXL : sur le Softail Heritage, le confort est pullman !**



**BORIS PERNET,** AMERICAN MACHINES IMPORT

### « C'est du solide »

***Moto Légende* : Comment expliquez-vous l'engouement pour le 1340 ?**
**Boris Pernet :** J'y vois au moins quatre raisons. D'abord, le fait qu'il s'agit du modèle du renouveau chez Harley. Même s'il y eut un 1340 "hybride", entre le Shovel et l'Evo, développé sous l'ère AMF. Ensuite la solidité. Je roule avec un Evo de 1989 qui va bientôt franchir cette barre et il n'est pas rare de croiser des machines qui ont atteint les 200 000 km sans encombre. Il y a aussi le fait qu'il s'agisse du dernier moteur à carbu, avant la généralisation de l'injection. Enfin, la nostalgie. La majorité de mes clients ont entre 50 et 60 ans et ont connu les 1340 dans leur jeunesse. La 1340 est souvent leur deuxième moto et ils apprécient le côté *"Do it yourself"* que cette génération de moteur autorise encore.

***ML* : Quels sont les modèles les plus courus et quelle est la cote d'un beau 1340 aujourd'hui ?**
**B.P. :** Le Fat Boy. Celui de *Terminator*. Aussi parce qu'il plaît à ceux qui goûtent peu aux "frous-frous" d'autres modèles qu'ils jugent trop chargés d'excès de chromes, avec les *passing-lamps*, les sacoches cloutées et toute la panoplie. La Fat Boy est un modèle *"slick"*, comme disent les Américains. Les Springer *[avec leur fourche caractéristique, ndlr]* et leur roue de 21 pouces ont aussi une forte aura alors que ce fut un "flop" à l'époque pour Harley. L'Heritage bien sûr pour son classicisme, le FXR pour sa "sportivité" et le Softail custom parce qu'il est sobre et moins cher. On peut s'en offrir un beau pour 9 000 ou 10 000 €. Les autres modèles précités démarrent à 12 000 ou 13 000. Ça peut monter ensuite pour des modèles peu courants comme un Bad Boy ou une Springer Classic, ou "Old Boy" comme elle est surnommée outre-Atlantique.

***ML* : Y a-t-il des points particuliers à surveiller sur cette génération de *big twins* ?**
**B.P. :** La petite faiblesse, c'est un éventuel suintement à l'embase. Rien de rédhibitoire. On peut tout réparer pour 700-800 €, à condition qu'il n'y ait pas de déglaçage ou surfaçage à effectuer. Après, il y a le relais de démarreur un peu capricieux. On peut le déplacer pour le rendre plus accessible et se dépanner au bord de la route le cas échéant. Il y a le freinage d'origine un peu faiblard. On peut bien sûr l'améliorer en adaptant durit avia, double disque ou pince plus moderne. Chacun y va de sa recette. Mais l'entretien d'un 1340 n'est pas cher. Pas plus de 120 € l'entretien courant.

***ML* : L'élection de Donald Trump et le durcissement des relations économiques entre Europe et États-Unis va-t-elle changer la donne sur ce marché ?**
**B.P. :** Sans doute pour le marché du neuf. En collection, ce qu'on appelle la "TVA import" est pour l'instant réduite à 5,5 % sur l'ensemble du prix d'achat et de transport. Les conséquences pour le 1340 sont moins liées à la guerre économique qui s'annonce qu'aux différentiels de taux de change. Avant l'élection, on achetait pour 1 € l'équivalent de 1,09 $. On s'achemine aujourd'hui vers la parité. En clair, l'intérêt d'acheter aux USA va s'amoindrir. Au Japon, il y a des offres intéressantes mais les délais sont très longs. Je m'approvisionne donc pour moitié en France.



Softail 1340 : c'est que l'arrière du cadre (*tail*), qui parait rigide à première vue, est en fait flexible (*soft*) et constitue le bras de suspension selon le système imaginé par Bill Davis.

## "UN SON COMPARABLE À CELUI DES SABOTS D'UN CHEVAL SUR DES PAVÉS !

carburateur Keihin qui se fait parfaitement oublier. Et c'est bien ainsi. En 1995, l'adjonction d'une injection électronique Weber ESPFI (*Electronic Sequential Port Fuel Injection*) améliore son couple à bas régime et réduit sa consommation. Au détriment de la réponse et de la sonorité ? C'est surtout le seul moyen pour Harley de réussir à conserver dans sa gamme un V-twin deux soupapes culbutées refroidi par air, alors que dans la plupart des gammes japonaises, les normes Euro 3, avaient fini par pousser vers la sortie de telles motorisations !

Voilà pourquoi de nombreux amateurs considèrent que, si l'âme de Harley s'est un peu perdue, le 1340 est le dernier à garder les principaux traits de caractères "maison", tout en atténuant ceux qui nuisaient tant à la machine qu'au pilote. Il faut lui rendre justice. C'est l'Evolution qui, par sa fiabilité, sa facilité d'entretien et son caractère, a permis à Harley de redresser la tête après avoir failli disparaître dans les années 1970 et de voir son chiffre d'affaires exploser à partir des années 1990. Et dire que le 1340 n'était initialement prévu que pour gagner du temps avant la sortie d'une série de nouveaux moteurs refroidis par eau (projet Nova)… Il restera en fait pendant 15 ans le seul moteur (et aujourd'hui recherché) produit par Harley ! En 1999, le 1340 est mu par le 88 Twin Cam (Fat Head, 1 449 $cm^3$). Mais seulement 21 des 450 pièces qui le composent sont issues du "Evo 1". Le carter en aluminium moulé dissimule deux arbres à cames actionnés par deux chaînes dont l'une est entraînée directement par le vilebrequin. Et il est équipé d'un balancier d'équilibrage. Le début d'une autre époque moins rock'n roll ! ■



**Il faut déposer le silencieux d'échappement pour faciliter l'accessibilité de l'étrier arrière. Pas très pratique quand on veut changer ses plaquettes !**



**Le freinage (un unique disque sous-dimensionné de Ø 295 mm à l'avant) est sans doute ce qui a le plus "vieilli" sur un 1340. Mieux vaut anticiper !**