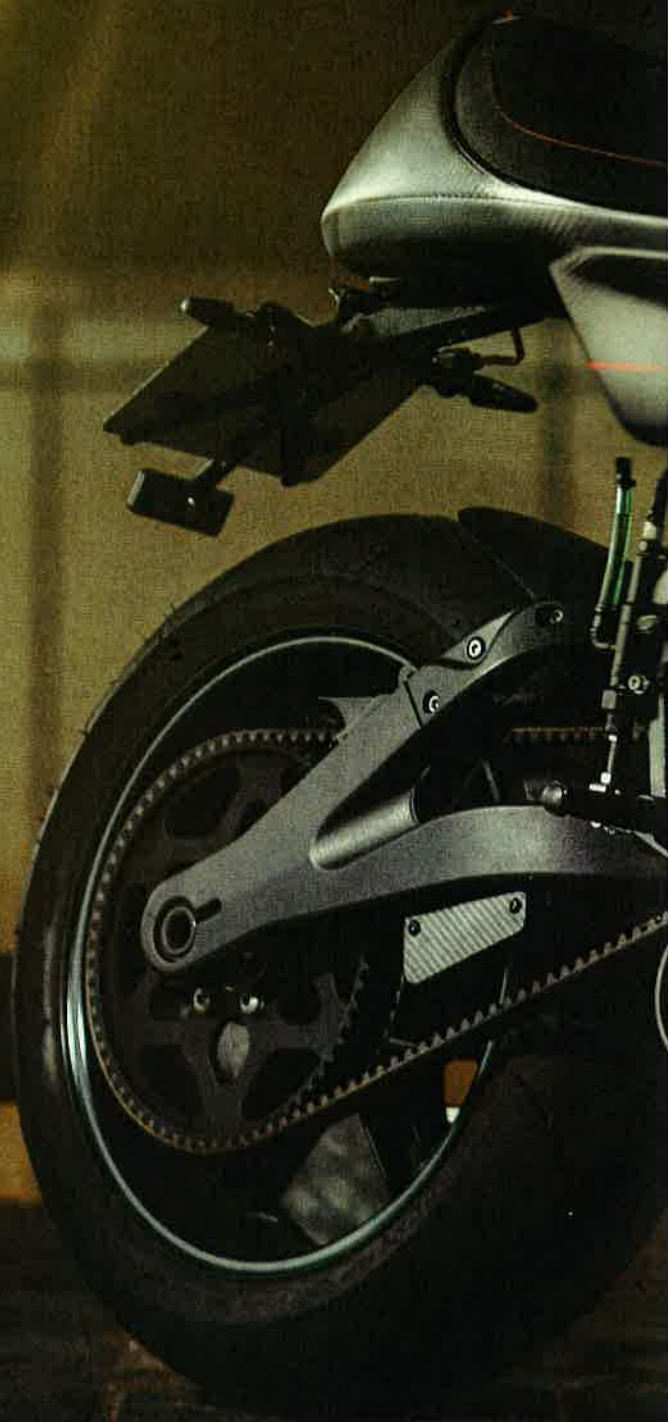


BOTTPOWER XC1 **BUELL EN TÊTE**

TEXTE ALBIN CARRIÈRE PHOTOS JEAN-FRANÇOIS MUGUET

INGÉNIEUR COURSE, DAVID SANCHEZ EST AUSSI UN PASSIONNÉ DE MACHINES DE ROUTE. IL A CRÉÉ À VALENCE, EN ESPAGNE, BOTTPOWER (BOTT EST L'ACRONYME DE BATTLE OF THE TWIN), ET FABRIQUE DES PETITES SÉRIES AUTOUR DE SES MOTOS DE PRÉDILECTION, LES REGRETTÉES BUELL. VOICI SON CAFÉ-RACER, LA XC1.







« Ainsi retravaillée, la Buell perd 20 kg sur la balance, mais gagne 10 chevaux en moteur. »



01. David Sanchez a fait appel à un designer pour créer cette coque en carbone. **02.** Les pièces qui composent la XC1 sont disponibles à la vente chez Bottpower. **03.** Du couple à tous les étages et un comportement radical: le fameux cachet Buell est toujours présent.

La XC1, c'est au départ un kit prévu pour les Buell XB12. La machine peut donc être achetée complète pour 27 990 €, mais aussi en pièces selon vos besoins. Le modèle que nous avons essayé est toutefois la version la plus développée de la XC1: en clair, il ne reste de la Buell que le moteur, le bras oscillant, les roues, les freins et les suspensions. Le cadre poutre, qui remplace le périmétrique en aluminium, a été

dessiné et fabriqué par David Sanchez; l'habillage, développé avec le designer Hugo van Waajen, est construit en carbone, pour la selle comme pour le réservoir. Ce dernier est complété d'un réservoir additionnel sous l'amortisseur, dans le double but de recentrer les masses et de porter la contenance totale à 13 litres. L'équipement est soigné avec notamment un compteur Motogadget, des bracelets ABM réglables et des



Il est difficile d'imaginer une machine plus dense et compacte que la Bottpower.

commandes ISR. Ainsi retravaillée, la Buell perd 20kg sur la balance, mais gagne 10ch en moteur. Ça nous donne donc 101ch pour 179kg tous pleins faits. Avec surtout ce couple renversant, accessible en grande partie aux plus bas régimes.

PLAISIRS OUBLIÉS

Ceux qui, comme moi, ont tant regretté la disparition de la marque Buell, seront ravis d'enfourcher cette Bottpower. Le châssis est certes très différent, mais comme les cotes sont strictement inchangées, on retrouve les mêmes sensations: la moto est très vive, voire incisive sur les changements d'angle. Cette sensation est augmentée par les guidons bracelets, même s'ils ne sont pas positionnés trop bas. Mais si la hauteur des guidons est raisonnable, la largeur excessive de la selle à l'entre-jambe peut rendre la conduite en ville laborieuse pour les moins d'1m70. Je fais 1m78, et j'étais pourtant sur la pointe des pieds...

En revanche, ceux qui aiment faire des wheelings en passant devant le bar du lycée ne seront pas déçus. Ce moteur Buell reste fabuleux. Il est beau, assez puissant et surtout plein de couple à tous les régimes. Je ne parle pas de son couple maximum qui doit être de onze et quelques mkg, c'est normal pour un 1200, mais de sa présence dès les très bas régimes. Inutile de tirer sur les rapports pour en tirer la quintessence, il est merveilleux à 2000 tr/mn puis très démonstratif entre 4000 et 6500 tours. Ses vibrations sont agréables, et le bruit correspond bien au design tape à l'œil. En plus, et contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, l'engin est certes

sensible mais aussi très souple. La XC1 ne se livre toutefois pas spontanément au pilote. Une architecture moderne et radicale alliée à un moteur extrême font une moto originale, très attachante et vraiment pleine de caractère. Pourtant, à rythme plus soutenu, c'est-à-dire à la campagne, l'engin n'est jamais traître même s'il faut une période d'adaptation pour l'avoir en mains, notamment à cause de la position typée café-racer. Allongé sur le ce pétard, emmitoufflé dans de gros vêtements d'hiver et sans vraiment de rétroviseurs, il faut laisser un peu de temps à la moto pour nous prouver que si elle a du caractère, c'est un bon caractère. Je regrette juste que le pneu arrière soit aussi gros: avec une ou deux pointures en moins, la belle serait certainement bien plus agréable en courbe. En revanche, les suspensions sont très efficaces et même confortables, une qualité trop rare sur les motos de petite série qui tablent souvent plus sur le sport que le confort. Je ne me prononcerai pas sur le freinage: le nôtre avait un petit défaut qui le rendait trop dur. Mais je me souviens très bien que sur les Buell XB, et c'est le même, il fonctionnait très bien.

MERCI DAVID

Pour le nostalgique de Buell que je suis, c'est une très bonne idée qu'a eue David Sanchez: utiliser cette base merveilleuse et lui offrir un écrin d'actualité à sa mesure. Et merci à Paradise Moto de nous permettre de renouer avec ce plaisir. ●

WWW.PARADISE-MOTO.COM