

NOUVEAU DUCATI 999 LA NOUVELLE ARME FATALE



2/ JUILLET
15/ SEPTEMBRE
102

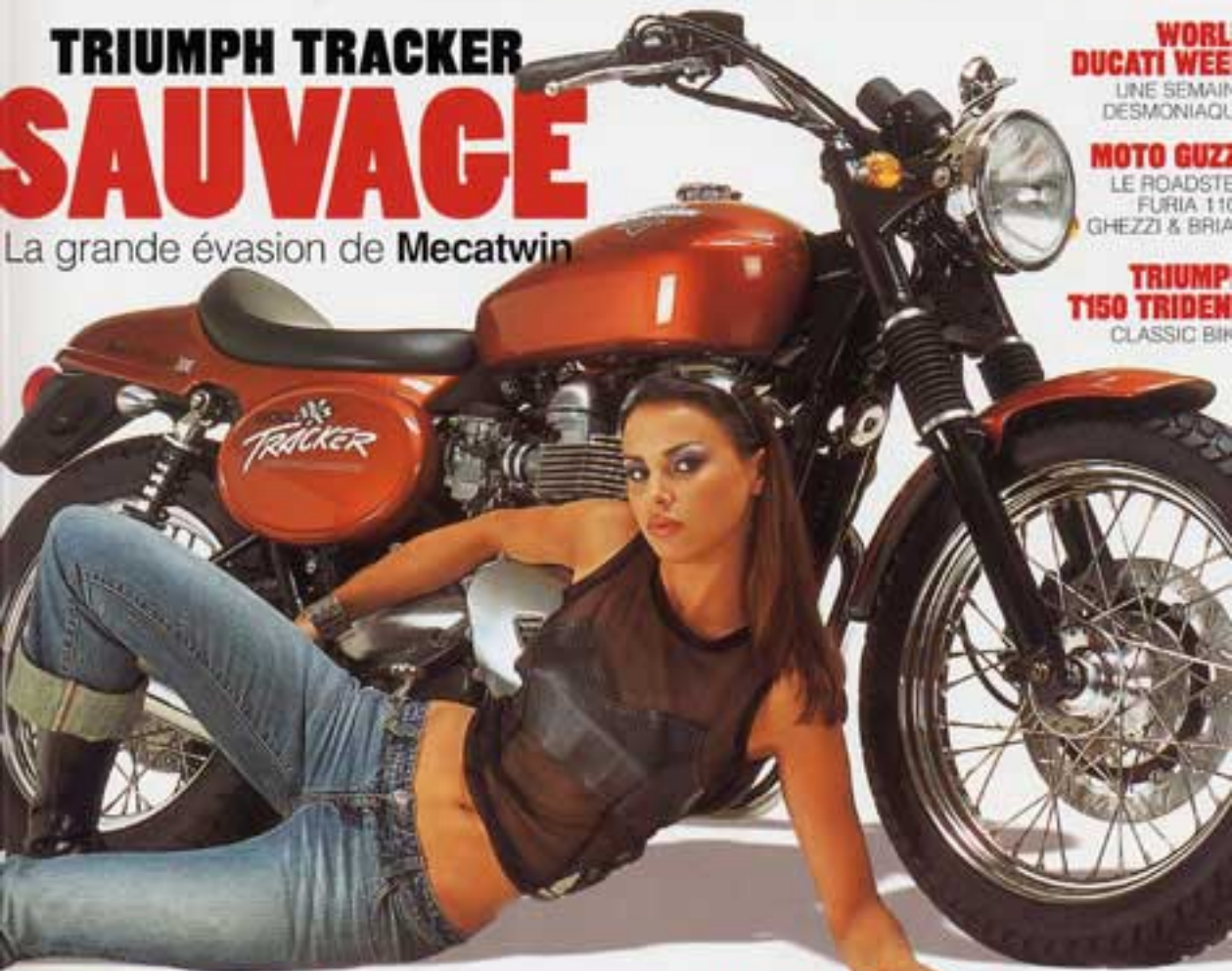
Cafe Racer

n°2

ORIGINAL

TRIUMPH TRACKER SAUVAGE

La grande évasion de Mecatwin



**WORLD
DUCATI WEE**
UNE SEMAIN
DES MONIAQU

MOTO GUZZI
LE ROADSTE
FURIA 110
GHEZZI & BRIA

**TRIUMPH
T150 TRIDEN**
CLASSIC BI



**VD
CLASSIC**
DES MOTOS
ET DES
HOMMES



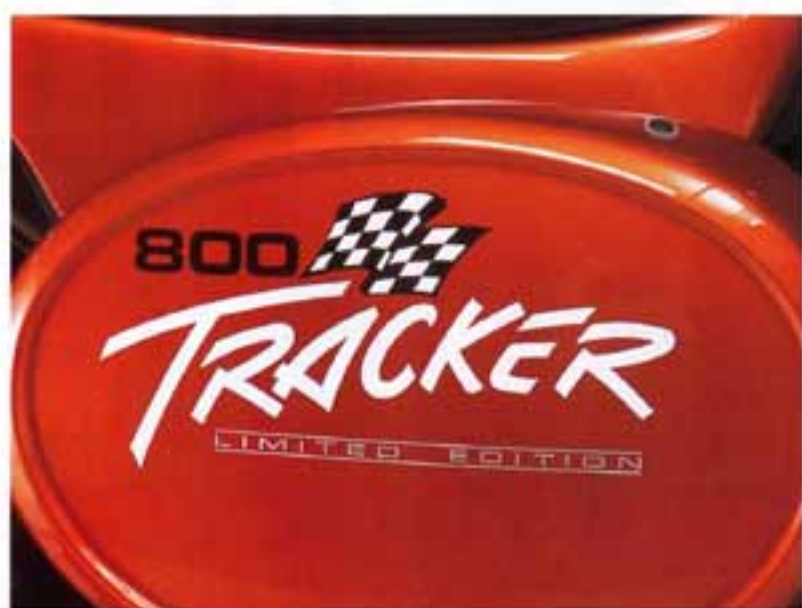
**MONDIAL
PIEGA**
LE RETOUR
DES FLECHES
D'ARGENT

LEADER INTERNATIONAL S.P.A. - 20092 S.P. - 02/46433333 - WWW.LEADERINTERNATIONAL.IT

L 14249 - 2 - F: 5,50 € - RD



1000



TRACKER MECATWIN

Gentleman Tracker

S'il est aisé pour les designers de s'engouffrer dans la tendance et d'en décliner une énième version, réussir à rendre la mode indémodable par une moto référence est un exercice plus complexe. Mecatwin accepte le challenge et relève le défi avec le troisième volet de son triptyque consacré à la Bonneville 800.

Mais « il s'appelle Tracker, pas Scrambler ! »





BONNEVILLE TRACKER MECATWIN

Dans une bande de canailles, le petit joufflu paraît toujours le plus attachant, celui à qui l'on fera confiance plus facilement. Fort de ce précepte lié aux apparences, quelquefois trompeuses, Mecatwin a imaginé et créé le Tracker dans l'espoir d'en faire une moto « sympa, attachante et conviviale ». Un engin que l'on choisit parmi d'autres sans hésitation pour un parcours urbain dénué de tracas mais aussi capable de vous emmener loin hors de la ville. De ces motos que l'on garde ou bien que l'on regrette d'avoir vendues. La Bonneville 800 s'est imposée comme base idéale par la rusticité de son twin et sa facilité d'utilisation, restait alors à lui arrondir les formes, à la rendre encore plus pêchue, plus maniable, plus joueuse. Mais sans tomber dans la facilité et rendre ainsi une pâle copie attendue des scramblers de série, ancêtres des trail, qui déjà à l'époque frisaient la quasi imposture. Des pneus à tétines sous des gardes boue rehaussés, un grand guidon, des pots d'échappement relevés et le tour était joué ! Ici la démarche s'apparente plutôt aux exercices de style Rickman/Metisse qui utilisaient également en leur temps des coques arrière supprimant le garde-boue. Celle du Tracker, toute en rondeur et réalisée comme les autres éléments de la carrosserie en carbone/kevlar, reçoit une selle confortable et monoplace, qui masque l'entrée de la boîte à gant située au-dessus du passage de roue. Ce petit coffre abrite la selle passager quand l'option duo est choisie. Dans ce cas, il s'agit d'une coque renforcée et percée d'un trou de fixation masqué, lors de la conduite en solo, par un obturateur de caoutchouc. Les caches latéraux, les reliefs du garde-boue avant, le guidon d'un pouce de diamètre réalisé expressément sont « autant de clins d'œil à un genre de motos qui n'avaient jamais été remis au goût du jour ». Le réservoir de carburant, contenant 14 litres, s'épanouit par des formes épurées et l'arête, surlignée par le logo de la marque, lui procure nerveusement rythme et élégance, qui lui auraient fait défaut dans une réalisation exagérément ronde. Par rapport au prototype présenté en avant-première lors du dernier Mondial de La Moto, les

►





La Tracker est certainement la machine que les producteurs choisiraient pour un remake de *La grande évasion*. Et toi, Steve, t'en penses quoi ?

La Tracker, la machine idéale des gentlemen-farmers modernes...



BONNEVILLE TRACKER MECATWIN



La Tracker, machine d'égoïste? Pas du tout : Mecatwin la décline également en version biplace. Le plaisir partagé à la ville comme à la campagne...



Mecatwin livre une interprétation moderne des Rickman/Metisse...



Livrée d'origine avec un unique compteur de vitesse, la Tracker peut recevoir, en option, ce petit compte-tours. Une ligne d'accessoires spécialement destinés à la Tracker sera bientôt disponible.



fixations ont été modifiées de façon à le séparer plus nettement de la selle. Pour accentuer l'impression de rondeur procurée par la coque arrière courte et les contours généreux de l'ensemble, la moto est ensuite rabaissée de 20 mm et raccourcie de 25. Travail sur les ressorts de fourche et amortisseurs Bitubo à gaz fabriqués spécialement sous référence Mecatwin pour la hauteur. Mecatwin emploie une chaîne de transmission secondaire plus courte (la roue coulisse vers l'avant dans les lumières du bras oscillant pour ajuster la longueur). La moto y gagne en vivacité et en agrément de conduite, bien servie par des solutions mécaniques propres aux ateliers de Montargis et qui ont fait précédemment leurs preuves sur la Bonneville Spécial et le Racer. Pour mémoire, rappelons que le kit Best Power Mecatwin, constitué de pots Dual System (modèle déposé), de composants visant à modifier la boîte à air, le carburateur et le circuit d'injection d'air, offre un gain puissance de 13 bons chevaux et un couple engraisé de 2 mkg, portant les performances du Tracker à 75 cv et 8,4 mkg. Les pots d'échappement aux caractéristiques identiques mais plus courts, look oblige, délivrent une sonorité qui claque d'avantage ; les oreilles seraient presque tentées d'identifier un son plus Scrambler, pardon, plus Tracker. Mise au point nécessaire quand on s'attend, selon la logique des sixties et après examen des pneumatiques Pirelli MT 60 sans équivoque possible, à trouver du côté droit de la moto une belle paire de pots relevés et joliment réunis par une belle grille perforée censée isoler de la chaleur les intérieurs de la cuisse et du mollet. Franck Depoisier, mis à part une intention évidente de ne pas sacrifier à la tendance, dispose d'une idée personnelle sur la question :
 - *personne ne se souvient pourquoi cette solution avait été mise au placard, hormis peut-être ceux qui ont une escalope de moins sur le mollet ! Il ne faut pas oublier non plus que les motos de l'époque étaient très étroites et qu'elles avaient le droit de faire du bruit ! De nos jours, les silencieux sont par la force des choses*

CONTI PAGE 38



plus gros, plus lourds et les motos plus larges par les amortos, les pneus, etc. Il paraît qu'il faut souffrir pour être beau, mais avec 10 kg de pots brûlants en porte-à-faux et la chaleur qui remonte, il faut choisir entre l'effet de mode et le plaisir de conduite ». Imparable ? Si le racer colle à la peau des rockers de l'Ace Cafe, la Bonneville Special semble la moto idéale pour transporter les financiers de la City. Et le Tracker ? Peut-être la compagne fidèle de quelque gentleman-farmer... Mais

Comparée à la Bonneville d'origine, la Tracker est nettement plus agile. L'agrément de conduite est à la hausse, les prestations également...

vous, frenchies, quel bon usage en ferez-vous ? No fear, apparemment sans compromis cette machine attachante possède sans conteste, la faculté de s'adapter à toutes les situations et vous fournira à la ville comme aux champs un plaisir non partagé, ou presque. C'est juste une question de selle...

La X Company/Mecatwin a subi cette année, comme tous les professionnels de la marque britannique, les conséquences de l'incendie qui a ravagé le 16 mars dernier une partie de l'usine Triumph. Le redémarrage de la production étant prévu pour le mois d'août, l'atelier sera en mesure de livrer les premiers Tracker dans le courant du mois de septembre. La série limitée dans le temps - saison 2003 - sera commercialisée sur réservation au prix de 12 950 € TTC en version solo et 13 400 € TTC pour le modèle duo. Les accessoires destinés au le Tracker, comme les mini compteurs (en option), le porte antivol se logeant sous les carbus, le porte paquet prenant place sur la coque arrière seront disponibles dans le nouveau catalogue Mecatwin destiné à la Bonneville.



FICHE TECHNIQUE



Marque : Mecatwin
Modèle d'origine : Triumph Bonneville

MOTEUR

Type : bicylindre vertical calé à 360°, 4 temps, refroidi par air et huile, carters humides

Distribution : double arbre à cames en tête entraîné par chaîne et pignons, 4 soupapes par cylindre

Cylindrée : 790 cm³

Alésage par course : 86 x 68 mm

Puissance maxi :

75 ch à 7 400 trs/mn

Couple maxi :

8.4 mkg à 5 700 trs/mn

Alimentation : 2 carbus Keihin de 36 mm à dégivrage électrique

TRANSMISSION

Boîte : 5 rapports

Primaire : par engrenage (rapport 1.74)

Embrayage : multidisque en bain d'huile, commande par câble

Transmission secondaire : chaîne à joints toriques en X, braquet 17 x 43 (rap. : 2.53)

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire en acier, épine dorsale en tube carré

Suspension avant : Fourche télé hydraulique, diam 41 mm, débattement 100 mm

Suspension arrière : deux combinés Bitubo réglables en dureté et en détente, débattement 90 mm

Frein avant : disque flottant diam 310 mm, étrier deux pistons

Frein arrière : disque diam 255 mm, étrier deux pistons

Pneus : Pirelli MT60 100/90 x 19 av 140/80 x 17 arr.

Poids : 184 kg

X Company/Mecatwin

Tél. 02 38 95 36 37

fax : 02 38 95 36 17

e-mail : info@mecatwin.com