





BLACK IS BACK

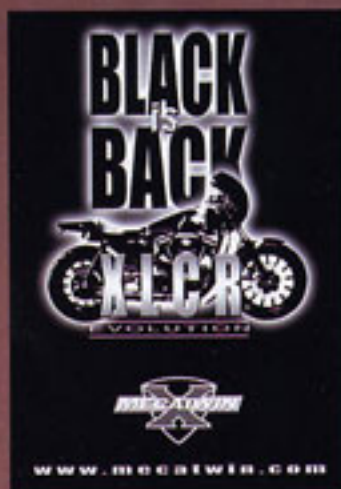
LE CAFE RACER SELON MECATWIN

Imaginons un monde parallèle, où en 1977 la Harley-Davidson Motor Company aurait fait un tabac avec son 1000 XLCR. Un succès tellement énorme que la clientèle n'aurait jamais admis qu'on retire ce modèle du catalogue. Le Cafe Racer aurait alors évolué en même temps que les autres motos de la gamme et sa version 2003 ressemblerait peut-être bien à cela. C'est en tout cas ce qu'a essayé d'imaginer Franck Depoisier en créant sa vision actuelle de cette machine mythique.

A quelques exceptions près, tous les préparateurs spécialistes de l'anglais finissent tôt ou tard par se tourner aussi vers l'américaine. Bien sûr, les Harley continuent à faire sourire les puristes face aux "vraies" motos, mais elles cachent un potentiel qu'il serait dommage de laisser passer, qu'importe à quel point on aime les Triumph et autres bijoux de la couronne britannique. Pour Franck Depoissier, la démarche est sensiblement différente. Certes, la construction de bécanes d'exception sur bases d'européennes l'occupe depuis près de vingt ans, mais il a toujours eu une Harley ou deux qui traînaient dans le fond des locaux de Mecatwin. Qu'il s'agisse d'un XR 750 pour faire des tours de pistes ou d'un XLCR 1000 pour faire des tours de pâté de maison, Frank est conscient depuis longtemps du degré d'affection qu'on peut apporter à ces V-Twins de conception rustique. C'est en vendant un jour son Cafe Racer '77 pour une poignée de figues, qu'il éprouve des regrets immédiats. Cette absence de tache noire dans ce petit coin d'atelier provoque chez Franck une sensation de vide, qu'il lui suffirait en fait de combler par la construction d'un nouveau Cafe Racer. Tiens, c'est une idée ça ! Pourquoi ne pas tenter aujourd'hui ce qui n'a pas marché il y a un quart de siècle ? Après tout, ce n'est pas seulement le modèle XLCR qui n'a pas eu de succès de 1977 à 79, c'est toute la marque Harley-Davidson qui était au creux de la vague. Depuis, les mentalités ont évolué et le courant H-D connaît un boom phénoménal. Mais avec toujours cette petite brèche existante entre les gros cruisers et les Sportsters, entre la gamme courante elle-même et les Buell à tendance hypersportive. Ce qui manque désormais est un modèle viril avec un caractère affirmé et une esthétique digne d'un siècle d'histoire. En fait, l'idée semble tellement simple qu'on peut s'étonner que personne n'y ait pensé plus tôt. Du moins à cette échelle, car les petits kits poly "à la manière de" ont déjà été aperçus ça et là au fil des ans, mais leur aspect rudimentaire et leur adaptation fastidieuse ne permettait pas la construction de motos convaincantes. Ni de vrais répliques d'XLCR, ni de visions réactualisées de ce fameux modèle. Avec le Cafe Racer Mecatwin, les choses sont en train de changer.

XLCR COMEBACK !

Le plus dur, c'est souvent de faire en sorte que tout ait l'air de couler de source, que la moto en question ressemble à un modèle d'usine **BIEN PAGE 74 ►**



Il n'est jamais facile de revisiter un mythe. Franck Depoissier, boss de Mecatwin, s'en sort pourtant comme un chef.



Un modèle viril avec un ca



caractère affirmé et une esthétique digne d'un siècle d'histoire



LE CAFE RACER SELON MECATWIN



L'effet est saisi
Mecatwin cach



Le Cafe Racer Mecatwin est fidèle dans l'esprit au modèle original, mais adopte les solutions techniques d'aujourd'hui.

et non à un assemblage de bric et de broc. Pour cela, on peut faire confiance à Mecatwin, qui se doit depuis sa création de proposer mieux que les constructeurs eux-mêmes. Dans le cas présent, tout est repensé de A à Z, mais dans un esprit Cafe Racer en accord avec notre époque. Ainsi, la machine est plus confortable, plus maniable, plus puissante, plus facile à stopper, en un mot, plus agréable qu'en '77. Normal, il n'est pas question de revenir en arrière et de renoncer aux agréments du Sportster moderne. Si le triple freinage des modèles XLH Sport est ici conservé, Franck préfère dessiner ses propres disques flottants, pincés par des garnitures beaucoup plus mordantes. Il en va de même pour les suspensions, améliorées avec des res-

Essant, difficile d'imaginer que le XLCR est un Sportster Evo dans ses entrailles



sorts progressifs dans la fourche et des amortisseurs plus performants et un poil plus hauts à l'arrière. La position du conducteur est elle aussi revue et corrigée, grâce à un remodelage de la selle tenant compte de la différence de taille de chacun. Contrairement au modèle dont il s'inspire, le Cafe Racer Mecatwin est truffé de silent-blocks, servant à maintenir la carrosserie en carbone-kevlar moulée sous pression. Un matériau ultra résistant permettant de concevoir par exemple la coque arrière de manière autoporteuse. Cette dernière cache un compartiment secret très facile d'accès, qui renferme un pouf à ventouse de dépannage - très pratique et amplement suffisant pour foncer en duo d'un café à l'autre ! Lorsqu'on aperçoit le XLCR Mecatwin pour la première fois, l'effet est saisissant, il faut presque y regarder à deux fois avant de se rendre compte que cette belle bête cache des entrailles de Sportster Evo. Qu'importe la cylindrée, le client a le choix entre un 883 ou un 1200, chacune de ces mécaniques pouvant ensuite être optimisée à souhait grâce aux inépuisables catalogues d'accessoires. Ce qui importe ici, c'est que malgré le surplus d'équipements, le poids total de la moto est de 14 Kg inférieur à celui d'un Sportster standard. Il faudrait en perdre bien plus pour rivaliser avec les hypersportives modernes, c'est clair, mais ces mêmes aspirateurs à roulettes auront une tâche bien plus grande à accomplir s'ils veulent rivaliser en charisme et en caractère avec le Cafe Racer, qu'il soit de '77 ou de 2003 !

Pour plus d'infos sur la commercialisation de ce modèle, contactez Mecatwin au 02 38 95 36 37 ou sur www.mecatwin.com

La signature
d'un préparateur
hors norme...



La coque
arrière
renferme un
pouf à ventouses
de dépannage...
Astucieux !

