



**DUEL**

**Triumph Daytona  
vs Ducati 996**



# Triumph Ascot TT

Série limitée, culte certifié



**Gérard  
Rancinan**

*photographe des stars*

180 FF - 180 FB - 8,40 FS - 160 FL - 5,50 SC  
L 9498 - 32 - 28,00 F



# Edito



## SMALL IS BEAUTIFULL

**A** notre époque de mondialisation frénétique, de fusion tous azimuts, de restructuration globalisante, de *e to b*, de *b to b*, d'OPA hostile ou amie (ça arrive aussi...), sans même vouloir évoquer les stock options (gros dossier là, tout le monde en parle...) ou encore la malbouffe, il est finalement rassurant de constater que subsistent, dans les marges du système, des petites structures capables d'entretenir le lien avec l'émotion qui a depuis belle lurette disparue de nos écrans — vous êtes connecté bien sûr — et qui, si vous voulez mon avis, n'est pas sur le point de revenir. Prenez X Company — l'occasion fait le larron — l'exemple est typique et illustre parfaitement le propos. Voilà des gens qui s'obstinent, on va dire envers et contre tout, dans une démarche contrariant l'idéologie dominante du productivisme érigé en valeur absolue. Chez ces gens-là, monsieur, on ne négote pas son énergie dans le seul but d'offrir un produit qui correspond en totalité à

la vision idéalement passionnelle qui a présidé à sa conception. Pas de *product manager* et encore moins d'études marketing, juste de l'intuition, du savoir-faire, de la maîtrise et de la culture, autant dire le grand bond en arrière selon les critères en vigueur. Loin de moi l'idée de faire une croix sur les technologies actuelles, mais force est de reconnaître que dans tout le processus de modernisation effréné qui nous concerne, ces valeurs-là ne sont pas particulièrement à la fête, et c'est bien dommage. Mais le paradoxe est bien que les petites structures ne peuvent se nourrir que des marges du système — pas question non plus de retourner à l'âge du bronze, faut pas déconner — on appellera donc ça le progrès, qui vous le savez bien, ne vaut que s'il est partagé par tous. Bref, je ne sais pas si le fait d'acheter une Ascot TT (au hasard...) sauvera votre âme (n'exagérons rien), mais ça peut être un acte quasi militant. Je sais, ça vaut ce que ça vaut.

Ed.



# X-cellen



**Good news boys, la superbe Ascot TT concoctée par X Company Mecatwin est enfin disponible dans le monde libre.** De quoi mettre du baume au cœur des amateurs de trois cylindres et d'élégance certifiée pur mythe qui trouveront dans cette machine de quoi satisfaire des exigences de dandy new age.

**R**ien n'est facile dans ce bas monde, ce n'est pas Franck Depoisier qui dira le contraire. Lorsque ce garçon, alors spécialiste de la restauration et préparation des anglaises pur jus, grand maniaque devant l'Eternel se met en tête d'élargir le champ de ses activités, c'est pour présenter au Mondial du Deux Roues 1997, un prototype baptisé Ascot TT dont la pertinence et l'élégance laissent pas mal de monde sur le cul. Bien sûr, l'homme n'en est pas à son coup d'essai, il a déjà sous la ceinture la conception de la X 90, une extrapolation basée sur la Trident et qui, à ses yeux, correspond beaucoup mieux à la définition d'un roadster moderne que celui proposé par la maison mère. Personne ne dit le contraire, car la X 90 est un pur objet dont la réalisation et la conception ne laissent aucune place au hasard. Cette machine donne lieu à une petite série et surtout, une énorme prise de tête pour Franck, confronté à des problèmes qu'il ne soupçonnait même pas en se lançant dans cette aventure. Aujourd'hui encore, il en conçoit toujours une certaine amertume

**Rien à dire si ce n'est s'extasier sur l'Ascot TT, une relecture définitivement aboutie du roadster anglais. Peaufinée jusqu'au bout des jantes, elle donne toute sa valeur au label "série limitée".**

te



**Franck et Alice, têtes pensantes de X Company à la tête d'un business où la qualité prime sur la quantité. Credo de Franck : "vendre n'est pas un but, juste un moyen". Ok.**

et surtout, une grande méfiance pour les projets dont l'envergure dépasse les moyens mis en œuvre.

Pour en revenir à l'Ascot TT, *a priori*, cette machine ne devait pas connaître les affres de la production, mais était juste un "geste" destiné à maintenir la présence de Franck et son équipe dans le peloton des "têtes pensantes" du design moto. Je dis bien *a priori*, car les réactions lors du salon sont telles, que X Company (mutation de Mecatwin) décide de franchir le pas pour envisager une mise en production. Autant dire que Franck remet le doigt (les deux mains même) dans l'engrenage pourtant expérimenté avec la X 90... Mais ce projet a

de quoi exciter l'imagination et l'envie d'acheteurs potentiels, alors la tentation est grande de se jeter à nouveau dans l'aventure. Basée sur la Thunderbird ou l'Adventurer, l'Ascot TT propose un look en descendance directe des Triumph qui se sont illustrées sur les pistes de dirt américaines, un hommage de Franck à sa vraie passion pour cette époque et une vision qui correspond parfaitement à ce que la marque devrait offrir pour exploiter son héritage glorieux. Soucieux de ne pas se refaire piéger par les mêmes obstacles qui ont freiné le destin commercial de la X 90, Franck Depoisier gamberge alors son projet de manière à ce que l'Ascot puisse être distribuée

**Des Legend  
en rangs serrés  
attendent la  
transmutation  
en Ascot TT.  
Un peu  
le même coup  
que la citrouille  
et le  
carrosse...**



X Company s'est donné les moyens de parvenir à ses fins: atelier spacieux, cabine de peinture. De quoi travailler en toute sérénité pour fournir un service de premier ordre. La passion, toujours...

prix de départ plus alléchant. Le kit d'habillage comprenant la coque selle, dossier et panneaux latéraux prévus initialement pour s'adapter sur la T-Bird ou l'Adventurer (dont les arrières de cadre ne sont pas similaires) doit dans un premier temps être sévèrement retouché dans sa conception tout en conservant son côté craquant. Puis, la décision de commercialiser cette évolution sous la forme d'un kit ne satisfait plus Franck dont la vision perfectionniste s'accommode mal de voir sa création lui échapper, sans même parler de la difficulté d'allier une grande exigence de qualité avec les impératifs de la sous-traitance. Bref, c'est la daube, d'autant plus que des centaines (sans exagérer...) de clients potentiels harcèlent sans discontinuer X Company au téléphone pour savoir ce qui se passe et si, oui ou non, l'Ascot TT va bientôt être enfin disponible...

Si tous ces attermoissements vous étonnent, c'est que vous ne connaissez pas Franck Depoquier. Rarement satisfait, le boss de X Company affiche une exigence forcenée, un soin maniaque du détail et un respect total de la clientèle, même si celle-ci doit attendre un peu. Si bien qu'un nouveau développement du projet Ascot TT voit le jour, il s'agit cette fois de commercialiser la moto sous la forme d'une série limitée sur la base de la Legend, clé en main, seule façon pour Franck de maîtriser tous les paramètres de son entreprise. Ce qui nécessite l'installation de l'entreprise dans de nouveaux locaux entraînant d'autres retards dans la finalisation, d'autant plus que notre homme œuvre également chez Triumph en tant que consultant au design et que les journées n'ont bien sûr que 36 heures. Si bien qu'on en arrive au Mondial 1999 et que l'Ascot TT présen-

**X-cellente**

sans obstacle administratif d'aucune sorte. Mais entre ses sages orientations et la confrontation à un quotidien harassant, X Company doit revoir ses plans et les amateurs patienter, car l'Ascot est encore dans les limbes.

### **La rançon du succès... d'estime**

Si rien ne remet vraiment en cause le concept initial, l'apparition de la Legend dans la gamme Triumph oblige malgré tout Franck à revoir ses plans, car la nouvelle venue propose une définition mécanique plus adéquate avec le concept Ascot, sans même parler d'un





a rien fait perdre de son glamour, bien au contraire.

Evidemment, après plus de deux ans de développement, il est encore heureux que le concept de l'Ascot TT soit parfaitement finalisé mais la confrontation avec cette machine est étonnante. Franck et son équipe maîtrisent désormais parfaitement la notion de série limitée et la moto ne s'apparente absolument pas à une Legend équipée d'un banal kit d'habillage. Il s'agit bel et bien d'une machine différente dont la base est une Legend certes, mais la qualité et la justesse de l'intervention propulsent l'Ascot TT dans le monde des spéciales, très loin des standards d'une production de masse, mais après tout, c'est bien ce qu'on lui demande vu qu'elle le proposait très gentiment...

Pour en arriver là, à cette qualité de réalisation, le souci est permanent mais le fait est que l'Ascot TT dégage une sensation de luxe — n'ayons pas peur des mots — assez sidérante. Que ce soit la profondeur de la peinture bicolore (avec filets peints à la main par un spécialiste), la finition de l'habillage (la jonction entre le dossier de selle et la coque est à tomber par terre), la réalisation des pots en inox et plus généralement la finition extraordinaire font de cette Triumph un hymne à la gloire de l'artisanat, du bon goût et de l'acharnement thérapeutique. Et on comprend dans la foulée pourquoi tant d'amateurs ont succombé à son charme, on en est,

tée en plusieurs versions fait de nouveau un véritable tabac. L'histoire se répète.

### Série limitée

Avril 2000, Montargis. X Company a pris ses aises dans un bâtiment alliant espace et propreté quasi clinique et semble en mesure — qui a dit enfin ? — de tenir ses promesses. D'ailleurs, des Legend en rangs serrés attendent leur transmutation en Ascot TT et sans donner une impression d'agitation fébrile, le processus de production est en marche. Pour corroborer cette impression satisfaisante, Franck paraît même avoir abandonné un peu de ses doutes pour envisager le présent avec un semblant de sérénité, c'est dire. Avec une trentaine de machines déjà livrées, l'Ascot TT est bien une réalité, tout aussi subjugante que sur le stand du Mondial et la petite série ne lui

L'Ascot TT puise son inspiration dans les sixties, lorsque les Triumph s'illustraient sur les pistes de dirt US.

**X-cellente**



**L'Ascot TT est proposée en plusieurs versions. De quoi satisfaire les goûts des amateurs les plus exigeants, mais attention, 100 exemplaires seulement!**







**Habilement retravaillée sur le plan dynamique, les qualités routières de la Legend sont sublimes par les modifications effectuées par X Company, y compris au niveau du freinage.**

on assume. Il faut quand même rappeler que le cheval de bataille de Franck dans toute cette affaire ne se borne pas uniquement à relooker la Legend de façon très craquante, mais également d'optimiser le comportement de cette machine pour en faire la compagne idéale destinée à un usage mixte balade/ville. L'argument

de départ étant que le triple anglais possède le juste milieu en matière de puissance et agrément, avec un couple et une pêche bien adaptés, bref, le com-

## ASCOT TT, MODE D'EMPLOI

En fait, l'Ascot TT de base se compose des éléments de carrosserie comprenant la coque/selle dossier, feu arrière, les clignotants, les caches latéraux et caches filtre à air, le garde-boue avant et de pièces spécifiques tels que le guidon, le phare chromé repositionné, la fourche raccourcie. Bien sûr, tout le kit carrosserie et le réservoir sont peints dans la teinte désirée, soit gold, silver, anthracite ou blanc, toutes ces couleurs étant associées au noir et à quelques élégances comme les logos en relief sous la peinture.

Le montage de ces éléments impose par ailleurs que X Company revise et corrige pas mal de petits détails heurtant la sensibilité de Franck. C'est ainsi que les butées de direction sont rectifiées, le passage du faisceau électrique est soigné, la carburation peaufinée, le témoin de température d'eau reçoit une résistance histoire d'éviter les inquiétudes et de la visserie inox est employée aux endroits stratégiques alors que le poids est réduit de 15 kilos. Ce modèle de base est facturé 74 000 francs clé en main et mise en route comprise.

La version TT R comprend bien sûr les mêmes éléments agrémentés du système d'échappement Dual System et du kit de freinage comprenant le disque inox et les plaquettes métal pour un prix de 79 000 F. Bien sûr, diverses options sont disponibles comme les pneus Pirelli Corsa (pour la gueule et le grip sous la pluie...), un amortisseur Ohlins aux spécifications spéciales Ascot, un système d'échappement à trois silencieux ainsi qu'une préparation moteur amenant la puissance à 90 chevaux.

L'Ascot TT est disponible chez quelques concessionnaires agréés (liste sur demande chez X Company), mais Franck aime également que ses clients lui rendent visite afin de mieux cerner les besoins et envies de ces derniers. D'ailleurs, le sur mesure est possible en ce qui concerne la hauteur et densité de mousse de selle, de même que les dimensions du guidon ou éventuellement les couleurs, sans supplément de tarif. C'est vous qui voyez, de toute façon c'est du top. Mais attention, 100 exemplaires seulement.

**X Company Mecatwin - tél. : 02 38 95 36 37 - fax : 02 38 95 36 17 - www.mecatwin.com**

Pour rappel voici les spécifications d'une Triumph Legend de série, quelques caractéristiques sont altérées dans la version Ascot TT

### SPÉCIFICATIONS

<b>MOTEUR</b>	<b>Marque :</b> Triumph <b>Modèle :</b> Legend TT
<b>TRANSMISSION</b>	<b>Type :</b> 3 cylindres en ligne, refroidissement liquide <b>Cylindrée :</b> 885 cm <sup>3</sup> <b>Alésage x course :</b> 76 x 65 mm <b>Distribution :</b> 2 ACT, 4 soupapes par cylindre <b>Alimentation :</b> 3 carburateurs à 36 mm <b>Allumage :</b> électronique
<b>PARTIE-CYCLE</b>	<b>Boîte de vitesses :</b> 5 rapports <b>Embrayage :</b> multidisque en bain d'huile <b>Secondaire :</b> par chaîne
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>	<b>Cadre :</b> épine dorsale en acier <b>Fourche :</b> téléhydraulique, débat. 150 mm <b>Suspension ar. :</b> monoamortisseur réglable en précharge, débat. 110 mm <b>Frein av. :</b> simple disque à 320 mm, étrier 2 pistons <b>Frein ar. :</b> disque à 285 mm, étrier 2 pistons <b>Roues av/ar. :</b> jantes Akront rayonnées 3,5 et 4,25 <b>Pneus av/ar. :</b> 120/70 R17, 160/70 R 17
<b>PERFORMANCES</b>	<b>Empattement :</b> 1 540 mm <b>Poids :</b> 230 kg <b>Hauteur de selle :</b> 725 mm <b>Réservoir :</b> 15 litres <b>Puissance :</b> 64,6 chevaux à 8 000 trs/min <b>Couple :</b> 6,9 à 4 000 trs/min <b>Vitesse :</b> env. 190 km/h



promis quasi idéal pour une machine à la personnalité marquée.

## Une pure réussite

Dans sa grande mansuétude, Franck nous a même autorisés à connaître une rencontre avec l'Ascot au sens biblique du terme, autant dire faire quelques



La route est un pur bonheur au guidon de l'Ascot et le mot roadster prend toute sa signification. Le bruit envoûtant des pots spéciaux n'y est pas étranger.

# X-cellente

bornes au guidon d'une TT version R (voir détails en encadré). Et si la Legend est déjà une moto très agréable dans sa version stock (même si, il ne faut pas en voir une à côté d'une Ascot), la justesse des modifications apportées à la partie-cycle transfigure d'une façon incroyable la perception de conduite, autant dire que c'est le jour et la nuit. Et pourtant, peu de chose différencie les deux machines si ce n'est une assiette différente (la fourche de l'Ascot est raccourcie de deux centimètres et demi) et une position de conduite un poil modifiée par la hauteur de selle et le guidon au galbe "dir". Ca ne change pas la face du monde et pourtant, cela n'a plus rien à voir, même si on ne peut totalement ignorer le côté subjectif de la perception induite par le côté "spéciale" de l'Ascot TT. D'autant plus que la version R est équipée du système d'échappement Dual System qui donne une sonorité renversante au triple. Un bruit sourd et rauque dont le niveau reste parfaitement acceptable et qui accompagne avec un

rare bonheur les montées en régime. Autre gros progrès, le frein avant dont le disque flottant en inox associé à des plaquettes en métal fritté procure un feeling excellent et une efficacité non moins. Bref, vous aurez facilement compris que l'Ascot TT est bien plus qu'un simple relookage car, ne se limitant pas à sa quête de perfection esthétique, Franck y a associé son expérience en matière de

comportement, faisant de l'Ascot TT une réussite totale dont le capital plaisir des sens est sans limite. Ainsi "préparée", la Legend devient un outil redoutable et remarquablement efficace doublée d'une personnalité qui ne laisse pas grand monde indifférent. Et quoi de mieux pour démarrer ce siècle en beauté, hein ?

texte Patrick Massias • photos H. Imself et Man Roy

## ■ ■ ■ ■ ■ MORE AND MORE ■ ■ ■ ■ ■

Bien que fortement occupé par l'aventure Ascot TT, X Company Mecatwin n'en oublie pas pour autant les autres Triumph. Franck s'occupe donc également de distribuer d'autres pièces destinées aux roadsters et sportives. Comme cette superbe Daytona 955 i équipée d'un système d'échappement Twin Can carbone en position relevée dont les silencieux sont positionnés sous la selle. Par ailleurs, cette moto est parsemée de pièces en carbone la sortant définitivement de l'ordinaire. Le prix d'une préparation comme celle-ci sur la base d'une machine neuve est facturée 87000 F.

