



Deux Keihin FCR de 39 mm remplacent les carbus d'origine, munis de cornets en alu.

Le réservoir de 16 litres est fixé à sa base par une somptueuse pièce en inox poli.



Commandes reculées du plus bel effet et ligne d'échappement Dual System.



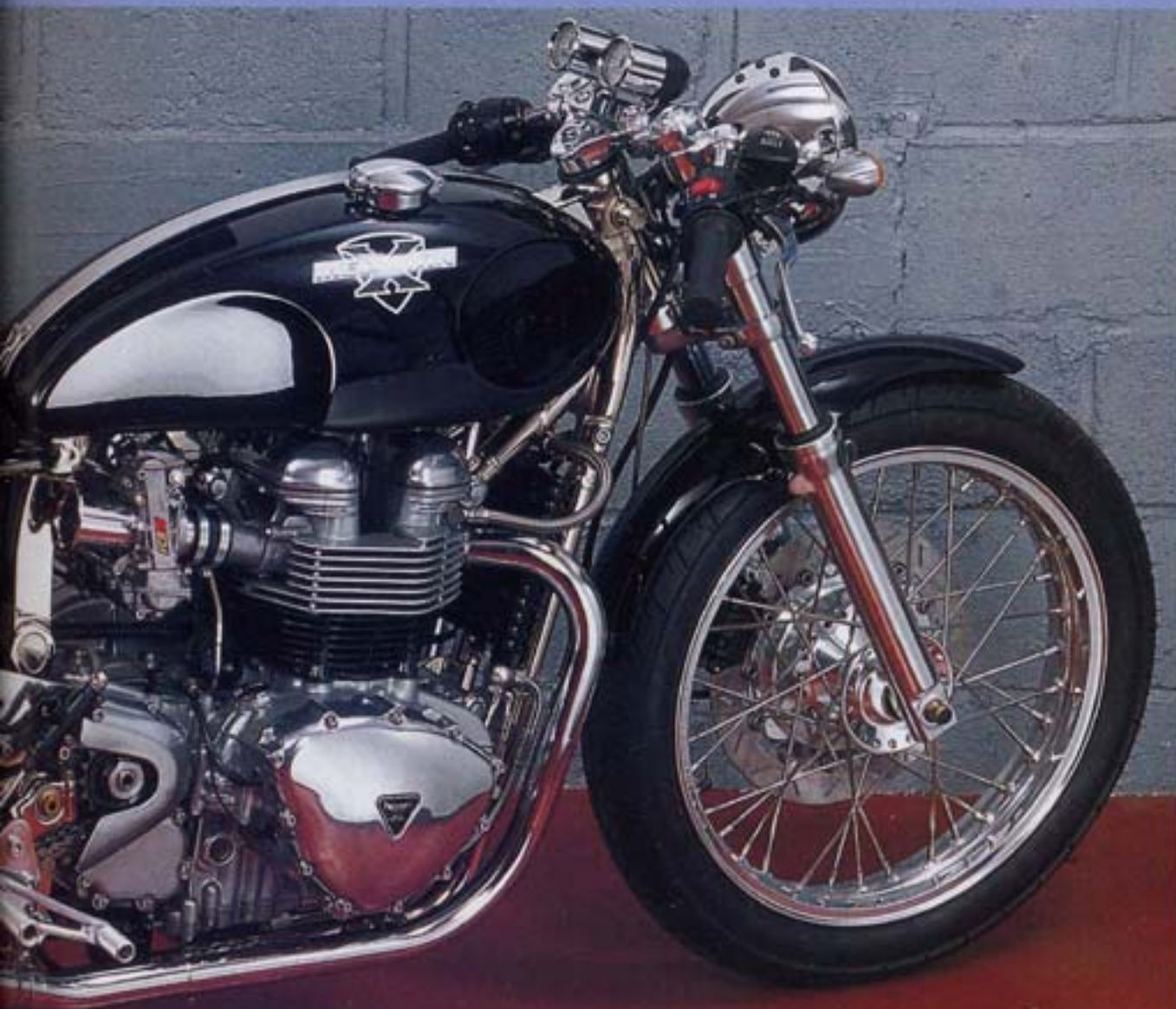
Avec plusieurs centaines de motos vendues à travers des séries limitées, X 90 ou Ascot, la réputation des ateliers de Montargis n'est plus à faire, même au-delà des frontières de l'hexagone. Et pourtant, bien peu connaissent réellement les activités, les moyens et la philosophie de la maison. La production Mecatwin, commercialisée par la X Company, provient de trois types d'activités : des travaux de design ponctuels pour le compte de commanditaires, la construction en série limitée de motos et la production d'accessoires. Le sérieux de ses prestations, essentiellement réalisées sur des bases Triumph, vaut aujourd'hui à la firme de bénéficier de l'aval de la maison mère qui lui fournit les motos neuves, accorde la garantie constructeur aux modèles réalisés et ouvre les

portes de son réseau pour leur distribution. Des bureaux, un hall d'exposition et diverses pièces techniques spécialisées, dont un atelier de montage, une cabine de peinture moderne et son laboratoire, et un espace pour la réalisation d'éléments en matériaux composites : les locaux



confirment l'image de professionnalisme que Franck souhaite définitivement faire rimer avec X Company-Mecatwin. Donc, pas de bricolage en dilettante pour ce qu'il convient de considérer comme une véritable unité de production où s'entassent, mais toujours en ordre et dans la plus grande propreté, les composantes provenant de

LE SERIEUX DE LA PRODUCTION MECATWIN VAUT



Limited Edition

Synthèse parfaite des émotions inscrites dans notre subconscient par les visions perdues des motos d'antan, le Racer "Limited Edition" invite au voyage. Un voyage qui mène à contresens et gaz grand ouverts vers un monde bientôt définitivement oublié et banni. Un monde aventureux et libre qui pouvait s'affronter en noir, cheveux au vent et qui ne laissait derrière lui qu'une odeur de gomina et d'huile brûlée...

Designer autodidacte hors normes, Franck Depoisier ne dessine pas ses projets, il griffonne tout juste quelques esquisses à la hâte. Il préfère "taper" directement dans la matière et puiser dans sa mémoire où sont stockées à jamais des images de deux-roues et de pilotes disparus. Créatures de chair et d'acier qui s'affrontaient loyalement dans tous types d'épreuves, pourvu que la gloire, et souvent elle seule, soit au bout du chemin. Le splendide trois pattes de 72, dans son châssis Rickman/Metisse, trônant dans le hall d'accueil de Mecatwin, n'est certainement pas non plus étranger à cette interprétation moderne des redoutables Bonnies.

Le cadre est donc mis à nu, SUITE PAGE 73 ►

Une impression d'essentialisme et de légèreté se dégage de l'ensemble de cette moto.

ARRIÈRE
TRACKER

Alors que la version Racer est aux essais, la version définitive de la Tracker est encore en cours de finition. Les premières raisons clients pour bientôt.



fournisseurs, comme les Pirelli de la future dernière ou les produits maison : pots d'échappements inox, platines alu, nombreuses selles, etc... L'actualité en matière de série limitée concerne évidemment la nouvelle Triumph Bonneville, qui sera déclinée en trois versions. Une Bonneville Spécial qui retrouve le caractère et la musique de son modèle, un Racer dont "le but avoué est de faire redécouvrir le pilotage à l'ancienne" et une dernière version encore à l'étude baptisée Tracker, s'inspirant des fameux scramblers et remis dernièrement au goût du jour. Ces motos s'achètent sur commande uniquement et leur production ne se limite pas à un certain nombre, mais à une date. Par exemple, la Spécial, qui est proposée depuis le 25 juin 2001, disparaîtra officiellement le 25 juillet 2002. Avis aux amateurs ! Les retardataires pourront toujours se SUITE PAGE 73 ►

FIRME DE BENEFICIER DE L'AVAL DE TRIUMPH



MECATWIN

LES SOINS APPORTES TANT A L'ESTHETIQUE, QU'A



Un soin infini est apporté jusqu'au moindre détail de chaque moto.



Ce duo de compteur/compte-tours est signé MMB.



MECANIQUE ET AU CHASSIS SONT INCONTESTABLES



MECATWIN

Deux sociétés,
un logo :
Mecatwin
produit,
la X Company
commercialise.

épuré, poli puis nickelé. Après lui, toutes les pièces en inox et en alu présentes sur la moto sont systématiquement polies, aucune n'échappe à l'œil vigilant du maître. La fourche, raccourcie de 30 mm, et le bras oscillant, se mouvant désormais grâce à une paire d'amortisseurs Hagon, reçoivent chacun une jante Akront rayonnée en inox sur le moyeu d'origine. A l'avant, 250x19 avec pneus Pirelli de 100/90 et disque Mecatwin de 310 mm. A l'arrière, 350x18 avec pneus de la même marque en 130/80 et freinage de série. L'ensemble de la carrosserie est réalisé comme vous pouvez le constater dans le plus bel aluminium... enfin, pas tout à fait. "Alu-cination" ou pas, toujours est-il que le réservoir de 16 litres, le garde-boue avant faisant office de raidisseur et diverses autres pièces sont fabriqués en kevlar! Franck nous livrera son secret un peu plus loin. Si l'on excepte les bracelets Tarozzi, les poignées Tomaselli et la paire compteur/compte-tours MMB, tous les accessoires sont signés Mecatwin. A noter, les splendides commandes reculées ou la selle qui accepte facilement un passager.

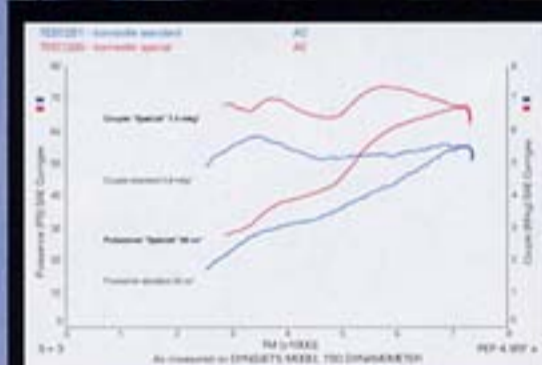
Mais à tout racer tout honneur, la mécanique n'est heureusement pas en reste. Vous vous imaginez au guidon de ce bijou qui impose déjà le respect, posé simplement sur sa béquille, et provoque chez les motards qui en sont encore capables des érections incontrôlées? Oui, évidemment. Alors, pas question de se faire enrhumé par le premier tréteau venu. Le vilebrequin, allégé de 4 bons kilos, est équilibré dans les règles, tandis que les carburateurs stocks sont désintégrés au profit de deux Keihin FCR de 39 mm. Une ligne de Dual System s'occupe des gaz brûlés et deux cornets en alu remplacent avantageusement la boîte à air. Son absence, comme le travail sur les formes et les espaces, participe aussi à l'impression d'essentialisme et de légèreté qui se dégage de l'ensemble. 172 kg pour être précis, à peine plus lourd que le chèque de 27000 euros qu'il faudra déboursé au propriétaire de cette commande spéciale, qui pourrait se voir reproduite à quelques exemplaires, à vous de décider! Présenté en avant-première lors du Mondial du Deux Roues, le Racer Mecatwin réalisé sur la base d'une Bonneville 800 se décline déjà en trois versions. La version de base, la "full option" et la "Limited Edition", il fallait oser! Pour info, le Racer de base, qui conserve les jantes aciers et le kit Best Power Mecatwin, s'affiche à 14 950 euros, tandis que le modèle "full option", comportant les mêmes finitions que la Limited à l'exception du cadre nickelé, des FCR et des éléments de carrosserie en "alu", se négocie à 17 500 euros. Le passé a donc un prix...

HIGH TECH

Quand le "classic" devient high-tech

Les pièces "alu" qui équipent le Racer sont une avant-première dans le monde de la moto. Mecatwin teste actuellement un procédé de métallisation pour le compte d'un inventeur génial qui risque de faire grand bruit dans le domaine du design et de l'industrie tant ses applications peuvent être nombreuses. Ce procédé permet en effet de déposer un revêtement de métal sur n'importe quelle pièce et ce, aussi compliquée soit-elle. Plus concrètement, cela veut dire que si vous faites analyser ce réservoir en laboratoire par un test acide, on vous certifiera que ce réservoir est en aluminium ! Il pèse exactement le même poids, il se nettoie au "belgom", à la différence près que vous ne pourrez pas faire de bosses même avec un marteau, et qu'il ne fuira jamais car sa coque est en... kevlar ! Dès la validation

de ce procédé, il vous sera bientôt possible d'avoir des habillages en alu pour un prix à peine plus élevé que celui d'un chromage, avec toute la solidité et les avantages des composites les plus modernes : résistance au choc, poids, dureté et flexibilité modulables à souhait, faibles coûts de mise en production, faibles délais de fabrication, absence de soudure et de fuite et surtout, un respect total du dessin originel. Il faut savoir par exemple que le garde-boue "alu" du Racer contient un rigidificateur de fourche en carbone/kevlar, deux fois plus rigide et trois fois moins lourd que son homologue en acier. Cette technique n'est qu'une des multiples possibilités qu'offrira ce procédé. Quand on voit la vitesse d'évolution des matériaux composites et de leurs performances, le vieux discours sur la "noblesse" des matériaux risque d'en prendre un sacré coup.



La différence essentielle entre les Bonneville standard et Special se situe dans le comportement, obtenu par un travail en profondeur et optimisant la mécanique et le châssis.

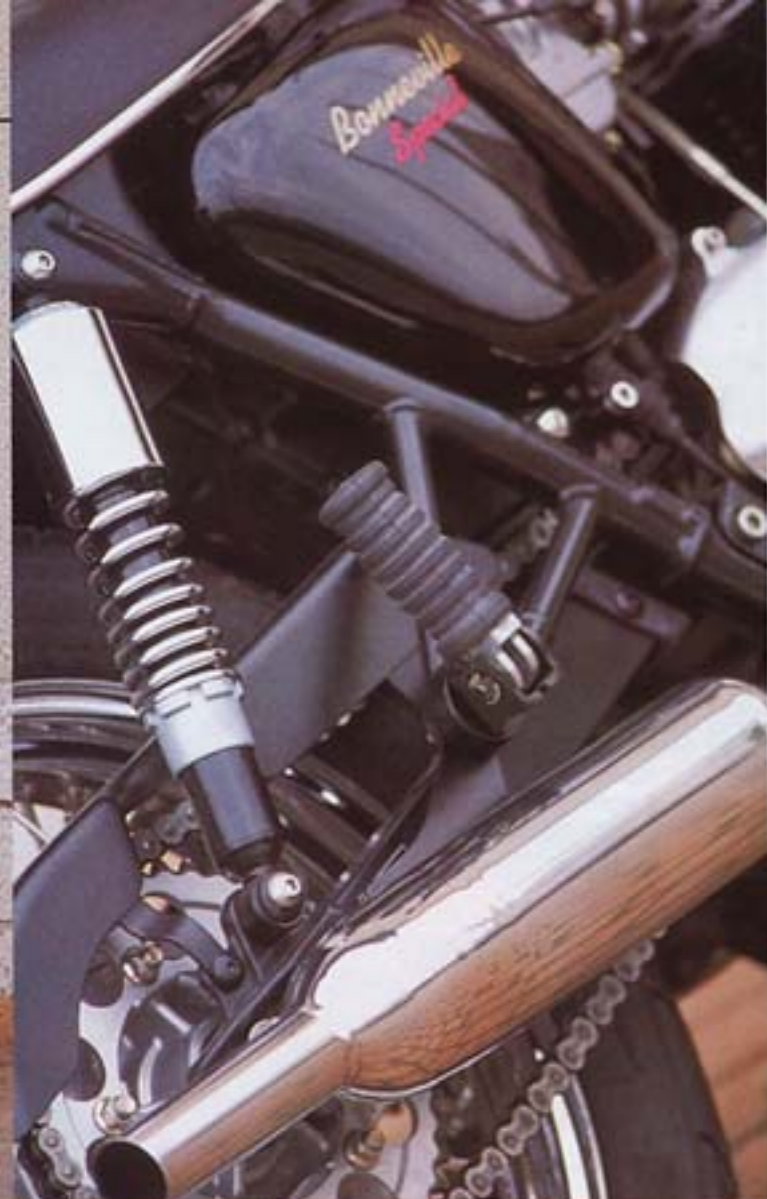
BUT AVOUE, FAIRE REDECOUVRIR LE PILOTAGE A L'ANCIENNE

consoler avec le futur catalogue d'accessoires, où plus de 80 références consacrées à la Bonneville seront rejointes, au mois de mai, par celles propres au Racer. Si les finitions apportées à l'esthétique sont incontestables, les soins se rapportant à la mécanique et au châssis des motos prennent une part importante dans la réalisation des modèles. Le kit Best Power Mecatwin, spécialement étudié

pour les Bonnies, composé des pots Dual System (modèle déposé) et de pièces nécessaires à la modification du carburateur, de la boîte à air et du circuit d'injection d'air, booste le cœur d'origine de 13 chevaux ! Pas de demi-mesure, beauté et efficacité sont ici indissociables. La Bonneville doit vous donner un coup de pied au cul, le Racer fendre la bise, la tête dans les bracelets et le Tracker vous permettre d'emprunter un

chemin poussiéreux pour aller (pique) niquer en amoureux. Car toutes ces motos sont conçues et équipées pour permettre le transport d'un passager dans un confort et une position acceptables. A une époque où la standardisation des produits manufacturés fait loi, la démarche consistant à produire en petite série des motos originales peut paraître un peu folle aux yeux tristes des pragmatiques. Mais elle devient tellement

Tenue de route, freinage et performances moteur font de la Special, l'anglaise que les puristes espéraient.



BONNEVILLE SPECIAL

La reconquête du plaisir

La Bonneville Spécial Mecatwin réconcilie, une fois pour toutes et de manière plus convaincante que l'officielle 800, les amoureux des anciens twins avec la centenaire d'outre-Manche. L'âme de Triumph sauvée, il ne lui restait plus qu'à retrouver sa voix, c'est chose faite !

Avec la Bonneville 800, Triumph s'est enfin acquitté de ce qui ressemble plus à un exercice imposé qu'à un réel désir de renouer avec un passé, dont elle souhaitait jusqu'ici ne conserver que le nom prestigieux. La copie remise par les Anglais, réclamée depuis le renouveau de la marque par une clientèle nostalgique et rendue nécessaire plus récemment par l'opportunité de la concurrence, se révèle cependant assez loin de la mythique Bonnie. Offrant toutes les qualités issues des compromis caractérisant le motocyclisme moderne, elle paraît destinée à aller chercher le pain ou amener en toute sécurité les mômes à l'école, plutôt qu'à faire revivre l'époque rebelle des courses sauvages entre Bastille et République... Certes, les performances des ionfs de l'époque rock'n'roll n'égalent pas celles obtenues sur les lacs salés et se situaient, tout compte fait, dans le même registre que celles de la 800. Alors, que manque-t-il vraiment à la nouvelle vieille dans un monde où il devient mal vu de provoquer des minimarées noires à chaque arrêt et où l'association cuir/moto ne compte plus parmi les symboles incontournables d'une forme de rébellion ? Simplement ce que la Bonneville Spécial réussit à nous offrir dès les premiers tours de roues : le caractère. Outre sa nouvelle robe noire et or, la Spécial se démarque immédiatement de ses consœurs par de nombreuses retouches esthétiques. Le garde-boue arrière, les clignotants

et les feux sont, comme la selle, redessinés et les modèles 2002 sont équipés d'un tableau de bord en alu brossé. Des options sont également proposées, comme des soufflets de fourche, des guidons, des voyants dans le phare ou des peintures perso, entre autres le "violine et ivoire" des T 120 de 67 ou l'"orange métal" 69. Cependant, la différence essentielle se situe dans le comportement de la belle obtenu par un travail en profondeur et optimisant la mécanique et le châssis. Nouveaux amortisseurs plus efficaces, fourche bénéficiant de ressorts renforcés et disque de frein avant flottant pour la partie-cycle. Kit carbu et échappements inox Dual System, avec un bénéfice de 13 chevaux à la clé, en ce qui concerne le twin. La conduite déjà agréable de la Bonnie devient encore plus alerte, les montées en régime, quel que soit le rapport, sont franches et nerveuses : le gain de couple annoncé — entre 1 et 2 mkg de plus selon les trs/mn — est bien présent. La tenue de route et le freinage nettement améliorés, alliés aux nouvelles performances du moteur font de cette Spécial, l'anglaise que les puristes espéraient. Mais il en aurait sûrement été tout autrement s'il lui avait manqué ce qui fait cruellement défaut à la 800 : l'indispensable sound ! Car il est bien de retour, plein, sourd et enivrant, celui qui reste gravé dans nos mémoires. Rien que pour lui, les 11 450 euros nécessaires pour un voyage dans le temps, ne vous paraîtront qu'une simple formalité...



enthousiasmante pour les nombreux passionnés désireux de rouler autrement, qu'une telle entreprise possède malgré tout de belles chances de réussite. C'est tout le mal que l'on souhaite à la X Company !

X Company/Mecatwin
4, rue Pasteur
45200 Montargis
tél. 02 38 95 36 37
fax 02 38 95 36 17
www.mecatwin.com
e-mail : info@mecatwin.com