



BONNIE **BUILD** DEE

TRIUMPH MECATWIN TX

La Bonneville "version 2.0" sortie en début d'année ne pouvait satisfaire complètement ce perfectionniste qu'est Franck Depoisier.

A renforts de pièces *ad hoc* et de quelques retouches bien senties, la bonne âme de Mecatwin nous sert sa TX, une Bonnie plus musclée. A tous points de vue.

TX, ça sonnait bien, explique Franck Depoisier pour justifier le choix de l'appellation de sa nouvelle créature sur base Bonneville. Pour obtenir plus d'infos sur la bête, cliquez sur le www.mecatwin.com.



Le noir ainsi que les garde-boue, silencieux et suspensions raccourcis donnent à la TX un aspect bien plus compact.



Franck Depoiser a été tellement déboussolé par cette petite roue

Franck Depoiser est comme ça. Pas le genre à se satisfaire de ce qu'on lui propose, le boss de la X-company revisite régulièrement les créations de la grande maison Triumph. On connaît la pertinence de ses interventions sur les Thunderbird et Bonneville génération Hinckley qui ont donné quelques beaux brins de bécane : Tracker, Racer, TSS, Springfield, on en passe et pas des moches... Depuis son Gâtinais profond, Franck ne pouvait pas passer à côté de la new Bonnie, reliftée seventies pour s'ouvrir à une clientèle plus jeune et célébrer du même coup son cinquantième anniversaire. Petites roues, jantes à bâtons, pots relevés, les changements ont certes été subtils mais pas assez pertinents pour convaincre notre esthète de l'art.

AMÉLIORER L'ORDINAIRE

« Il y avait mieux à faire », lâche-t-il, à demi-mot pour ne pas froisser les susceptibilités anglaises. « Je ne mets pas en cause la volonté de changement, mais cette moto donne trop l'impression que c'est simplement une Bonneville avec des jantes à bâtons et une petite roue avant. La différence n'est pas assez marquée



Le boîtier électronique Best power fait partie de l'arsenal Mecatwin pour booster le twin vertical.

avec l'ancienne et tu ne peux pas vraiment choisir ton camp entre les deux. » Autre point sensible qui a dirigé la réflexion de Franck dans l'élaboration de sa "TX", l'équilibre général, perfectible selon lui. « Sur une moto de style classique, on a été habitués à avoir une grosse roue à l'avant. Sur cette nouvelle Bonneville, on a l'impression que la petite roue avant est perdue. L'arrière est également chargé avec un garde-boue un peu lourd et une selle très longue... Mon idée directrice a donc été de réduire ces effets visuels en rendant la moto plus compacte et plus harmonieuse. »

Pas question cependant de tout chambouler, il fallait que ce soit productible et vendable dans des délais courts. Pour retrouver un équilibre plus savant, Franck a joué sur plusieurs tableaux. Il a d'abord appliqué ses recettes pour donner au twin le punch dont il manque. Avec la fourche raccourcie de 15 mm par la grâce d'une modif interne et la monte d'amortisseurs Hagon plus courts eux aussi (- 20 mm), la Bonnie devient non seulement plus ramassée visuellement mais aussi plus plaisante à conduire avec ses réglages de suspensions redéfinis pour plus de rigueur. Ce dynamisme, la TX la doit aussi à deux dents de plus à la couronne et, surtout, au kit maison "Best power". Entre le boîtier électronique placé entre les sondes lambda et le calculateur plus les pots courts, c'est un gain de dix bourrins qu'annonce la compagnie. Mieux suspendue, plus vive, ne manquait plus qu'un frein avant plus mordant (disque flottant Mecatwin et plaquettes métal) et un guidon mieux cintré pour que cette Bonneville de Montargis retrouve un comportement digne de la réputation des productions Depoiser. C'est ensuite l'allure qui a fait l'objet d'une phosphoration intense du patron. Pour Franck, le mieux n'est pas l'ennemi du bien. Sa première intervention a concerné les jantes, recouvertes



Franck juge le freinage d'origine de la Bonneville un peu mou et il a bien raison. Avec l'installation de son disque flottant et de plaquettes métal, sa TX est plus convaincante sur ce plan-là.



La selle a fait l'objet d'une longue réflexion de la part du boss de Mecatwin qui a finalement préféré à la selle d'origine une de ses propres réalisations. Et le résultat final lui donne raison.

Avec la fourche raccourcie et les jantes noires, l'avant de la Bonneville a bien plus de force et semble moins plonger qu'avant.



ant qu'il a tout de suite voulu rétablir un équilibre plus savant...

d'un voile noir «pour les assumer et pousser ainsi le concept jusqu'au bout. Le traitement noir est une recette bateau pour donner plus de force à une pièce», assène-t-il. Pour alléger l'avant, un garde-boue avant plus fin et de minis clignos alu ont remplacé les pièces d'origine, tandis que des soufflets agrémentent la fourche.

AMÉLIORER L'ORDINAIRE

A l'arrière, un garde-boue très court dynamise l'ensemble et supporte de discrets clignos et un feu tomate CEV vintage. La selle a levé une belle tempête dans la boîte crânienne du boss qui a fini par virer celle d'origine, trop longue et large à son goût, pour une assise maison plus élégante. Restait à choisir les coloris associés à la tonalité noire de l'ensemble. Ce sera un rouge candy, un ivoire et un gris, au choix, pour le réservoir d'origine pourvu désormais d'un classieux bouchon type Monza. Au final, la TX respecte à la lettre le cahier des charges que s'est imposé Mecatwin : du caractère à l'arrêt et en action. Ce supplément d'âme se monnaiera un peu plus cher que l'origine, Franck lâchera l'exemplaire de sa TX pour environ 13 500 € contre 9 190 € pour le modèle de base. Le prix à payer pour profiter à plein de l'esprit Bonnie. ■



Les silencieux plus courts sont de facture Mecatwin, tout comme la couronne plus riche de deux dents. Les deux cumulés participent au gain de nervosité du twin anglais dont ce n'est pas la qualité première.