

MOTO JOURNAL

18 F N° 1330 - 4 juin 1998

Face à face



Honda CB 500 S
Yamaha XJ 600 S

Contact

Triumph
Ascot TT

Triumph de l'esprit

Grand Prix de France



Le combat des chefs

Contact



Suzuki Inazuma 1200

M 2042 - 1330 - 18,00 F



SUISSE 5,50 FS; CANADA 6,25 \$;
BELGIQUE 128 FB; ANTILLES, REUNION,
GUYANE 27 F; ESPAGNE 500 Ptas.

ESSAI Contact Triumph 900 Ascot TT



Après l'X 90 sur base 900 Trident apparue fin 1994 et vendue à cinquante exemplaires, Mécawin a aujourd'hui jeté son dévolu sur la Thunderbird et l'a transformée en une Ascot aux forts relents de dirt-track américain particulièrement craquante. C'est superbe, et comme de coutume chez Mécawin, la réalisation et la finition sont époustouflantes.

*Par Bertrand Sébilleau,
photos Patrick Cartel.*

Une dirt très clean



Respect Quand on possède un passé aussi riche que celui de Triumph, il faut l'exploiter. Pour commémorer 40 ans de succès et 179 victoires en dirt-track aux États-Unis, Franck Depoisier et Alice Elsner ont transfiguré la T-Bird en une élégante Ascot TT davantage destinée à la ville et à la balade qu'à arsouiller sur un anneau de terre. Mais l'esprit et la qualité sont là.

► revêtements, surtout en ce qui concerne l'amortisseur arrière. Heureusement, la selle bien que fine s'avère assez confortable. L'étrier avant à deux pistons ac-

colés est remplacé par un 4 pistons siglé Mécawin qui offre une meilleure puissance et un bon feeling. Bref, si la T-Bird est une moto attachante et plaisante

pour la circulation urbaine ou la balade, l'Ascot fait mieux encore grâce à sa plus grande légèreté qui bonifie sa facilité de conduite et qui induit une dose supplé-

mentaire de fun dans son manie- ment. Mais le plus grand plaisir reste de lire l'envie ou l'admira- tion dans les regards qui se tour- nent vers vous. ■

Ascot TT Au menu ou à la carte

L'Ascot TT est distribuée par la société X Company Mécawin et par quelques concessionnaires agréés. L'Ascot TT sera disponible à partir de juillet 98 et sera commercialisée dans sa version double échappement et roues d'origine au prix de 75 000 francs.

Un kit comprenant la coque arrière porteuse, la jupe inférieure, le dossier de selle, les deux selles pilote et passager (Adventurer) ou la selle biplace (T-Bird), le passage de roue, les caches latéraux droit et gauche, les cache-boîte à air, le feu arrière, les 4 clignotants et tous les accessoires de montage sera également commercialisé au prix de 7 000 F HT prêt à peindre.

X Company Mécawin commercialise également des options : roues de 19 pouces avant et 17 pouces arrière, porte-paquets, kit carburant (choix filtres K&N), échappement triple. La version toutes options coûtera environ 10 000 francs de plus.

X Company Mécawin,
BP 206, 94502 Champigny cedex,
tél. : 01.48.80.11.02.

FICHE TECHNIQUE

Marque	Triumph Mécawin
Modèle	900 Ascot TT (base Triumph Thunderbird ou Adventurer)
Moteur	
Type	3 cylindres en ligne transversal refroidi par eau, muni d'un arbre d'équilibrage
Distribution	2 arbres à cames en tête entraînés par chaîne 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	885 cm ³
Alésage x course	76 x 65 mm
Rapport volumétrique	10 à 1
Puissance maxi	70 ch à 8 000 tr/min
Couple maxi	7,2 mkg à 4 800 tr/min
Alimentation	3 carbus Mikuni à dépression à boisseaux plats ; Ø 36 mm
Allumage	électronique digital
Mise en route	démarrateur électrique uniquement
Boîte de vitesses	à 5 rapports
Transmission second.	chaîne à joints toriques (17/43, rapport 2,53)
Partie-cycle	
Cadre	ouvert type monopoutre en tubes d'acier
Angle de col./chasse	27°/106 mm
Suspension avant	fourche télescopique hydraulique Ø 43 mm, débattement : 150 mm
Suspension arrière	système progressif Tri-Link mono-amortisseur, débattement : 110 mm
Frein avant	1 disque Ø 320 mm, étrier 2 pistons accolés (en option, étrier 4 pistons Mécawin)
Frein arrière	1 disque Ø 285 mm, étrier 2 pistons accolés
Pneus	110/80 x 18 AV ; 150/80 x 16 AR radiaux, (19 AV et 17 AR en option)
Dimensions, poids et contenance	
Hauteur de selle	750 mm
Empattement	1 550 mm
Réservoir	15 l dont 4 de réserve
Poids à sec	environ 190 kg (constructeur)

« **A**vant je ne supporte pas qu'une marque développe un modèle en faisant référence à un passé qu'elle n'a pas, avant je trouve navrant qu'une marque riche en histoire se prive d'aller y puiser ses sources d'inspiration. » Franck Depoquier, le père de l'X 90 et de l'Ascot, designer de grand talent et perfectionniste maladif, énonce avec cette seule phrase les bases de son travail. Car l'histoire de Triumph est riche de quarante années de succès aux États-Unis avec 179 victoires sur les fameux ovales de dirt. Considérée par Franck comme une des disciplines les plus « bandantes » du sport moto, ses neurones s'excitèrent lorsque apparut la Thunderbird : il possédait désormais la base de ce qui allait devenir l'Ascot, une base idéale avec son moteur coupleux et sa conception autorisant une bonne polyvalence d'utilisation.

« **Qu'elle est belle !** »
« L'exercice de style a été de créer une forme néo-classique sans sombrer dans le rétro, de sortir le modèle de base de son côté jofflu autour des pièces maîtresses, moteur et réservoir. » Les réactions spontanées de toutes les personnes qui découvrent l'Ascot plébiscitent la réussite totale de l'entreprise de Franck. Un quidam en Clio découvrant l'Ascot lors d'une de nos séances photos s'est immo-

bilisé en plein trafic, les yeux soudés sur la Triumph, puis est reparti pour faire le tour de la place sans quitter l'Ascot des yeux pour finalement s'arrêter de nouveau et engager la conversation en ponctuant toutes les trente secondes ses phrases d'un « qu'elle est belle ! » Il est reparti roulant au hasard tant ses yeux refusaient de quitter les galbes de la Triumph. Un papy cycliste, un jeune BCBG, une paire de « zyvas » de banlieue, une blonde en mini... L'Ascot est une séductrice assez redoutable, et très rares sont les motos actuelles qui arrivent à susciter un tel engouement. Mais ce qui est plus remarquable encore, et ce qu'on apprécie quand on est connaisseur, c'est la perfection du travail réalisé. Le boulot de conception, les astuces de montage, de cen-

trage, la qualité de la réa-

lisation, pas le moindre détail ne cloche, rien n'est laissé au hasard. Vous pouvez vous amuser à passer une cale de 5/10^e entre le dossier et la selle, l'alignement est parfait ; vous pouvez

démonter, c'est facile et c'est aussi beau et clean en dessous, vous pouvez remonter, c'est tout aussi évident et il n'est pas besoin de tâtonner pour trouver le filetage, car il est exactement en

face. Bref, comme pour l'X 90, Franck nous a encore fait preuve de son ingéniosité, de sa méticulosité, et ce travail de conception très poussé explique le retard pris dans la commer-

cialisation. Lors du dernier Mondial du Deux-roues, Franck avait exposé un proto de l'Ascot et prévu sa diffusion début 1998. Mais entre le proto et sa réalisation définitive, même si les

lignes sont exactement identiques, il y a eu un très gros boulot de fait. D'une part pour permettre le montage sur les différents cadres de la lignée des T 339 (T-Bird, Adventurer...). D'autre part pour homologuer ces équipements en Allemagne, en Angleterre et aux USA, Franck visant les marchés d'exportation. Et enfin pour préserver tous les aspects pratiques d'une moto de série. Car, à l'image de l'X 90, l'Ascot se présente, s'entretient ou s'utilise exactement comme une moto de grande série. Du point de vue mécanique et agencement des périphériques, tout reste d'origine. La coque arrière, la suppression du bâti arrière, du garde-boue d'origine, du gros feu rouge et de diverses bricoles ont permis de gagner pas moins de 31 kg. Des kilos hauts placés, en plus...

L'Ascot, un vrai prix de Diane

Pourtant, toutes les possibilités de la T-Bird sont préservées, à commencer par le duo, le dossier et confortable pour le passager, tandis que deux évidements discrètement insérés sous la selle fournissent de convaincantes poignées de maintien. Mais c'est en solo que je prends possession de la belle. La sonorité du 3 cylindres 900 cm³ est super-mélodieuse avec le double échappement Mécatwin. Elle l'est encore davantage avec le triple qui équipe la seconde Ascot qui m'accompagne. La position de conduite est très agréable avec l'assise basse et le grand guidon, et seul le débattement important de ce dernier lors des manœuvres à très basses vitesses peut occasionner une gêne pour un petit gabarit. Mais dès les premiers tours de roues, on se sent instantanément en confiance aux commandes de l'Ascot, on apprécie la souplesse, l'onctuosité et le couple du 900, la douceur de sa boîte et de sa transmission, et on apprécie l'allègement très sensible de la moto. Elle est plus vive et plus agile, d'autant que Franck a troqué les Avon d'origine peu satisfaisants pour des Pirelli Match bien meilleurs, avec un arrière en 150 plus étroit que le 160 d'origine. Franck a également gagné en braquage pour améliorer la maniabilité et ainsi faciliter les évolutions en circulation urbaine dense. En revanche, les suspensions sont restées d'origine et s'avèrent toujours trop sèches sur les mauvais



Outre son esthétique très craquante, l'Ascot TT de Mécatwin séduit par ses qualités dynamiques qui en font une urbaine ou une moto de balade très agréable et efficace à piloter. Un meilleur rayon de braquage, 31 kg hauts perchés supprimés, un frein avant plus incisif et une excellente position de conduite concourent à améliorer ses prestations face à la T-Bird dont elle est dérivée.



La signature Mécatwin, c'est aussi une finition de premier ordre



Maniaque Admirez la qualité de fabrication, la précision des ajustements, le bien-fondé des choix techniques. Franck est un artiste autant qu'un artisan. Son perfectionnisme est maladif, mais le résultat splendide. Le dossier de selle

se retire en dévissant une vis de chaque côté, puis en desserrant un papillon sous la selle (cette dernière montant légèrement grâce à un système à ressort) qui libère le haut du cache centré et maintenu sur un pion. La bonne épais-

seur de mousse et des poignées de maintien insérées sous la selle permettent la pratique agréable du duo.

Extra
La version toutes options dispose d'un triple échappement et de roues de 19 pouces à l'avant et 17 pouces à l'arrière, contre 18 et 16 d'origine. Le surcoût est de l'ordre de 10 000 francs.