

BONNEVILLE SPECIAL MECATWIN

Par Pierre Bontemps
photos Fabrice Rézaiguia et archives

Le vertical-twin en VF

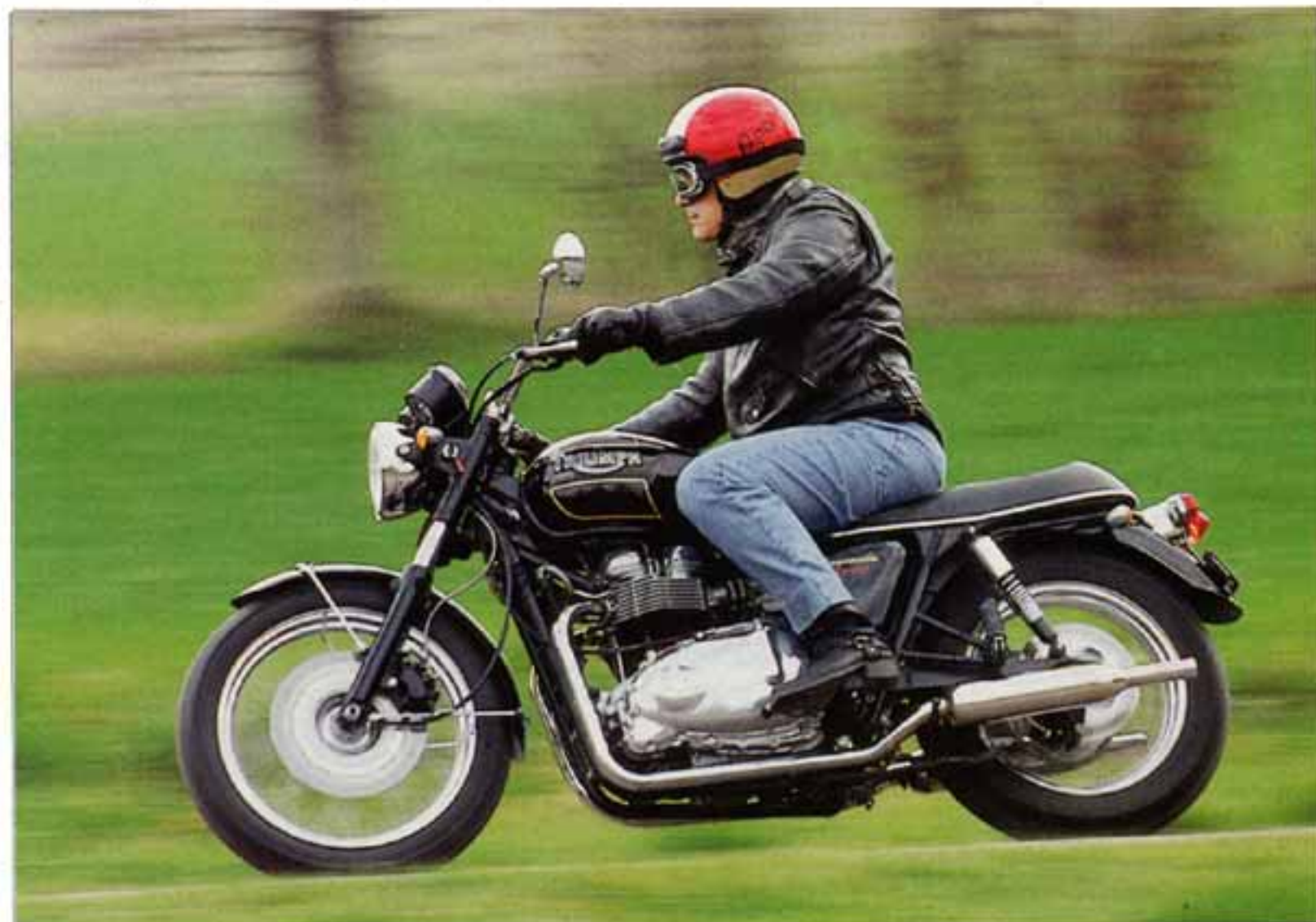
Après sept ans passés à restaurer des Triumph anciennes et neuf à peaufiner les trois-cylindres actuels de la marque, Mecatwin s'attaque à la Bonneville en présentant la "Special", une déclinaison améliorée du best seller anglais qui renoue avec les bonnes sensations du vertical-twin... ce qui est loin d'être le cas du modèle original.

Lorsque la nouvelle Triumph 800 Bonneville est présentée fin 2000 en France à l'occasion de Moto Salon, le public comme les professionnels s'accordent pour lui trouver une ligne dans la tradition de la marque et qui reprend bien l'image de l'ancienne Bonneville produite des années 50 aux années 80. Malheureusement, l'esthétique de la petite nouvelle est loin d'être exempte de défauts et alors qu'elle n'a pas encore roulé aux mains des essayeurs de la presse, les critiques sur son "look" fusent déjà. Tous des mauvaises langues ces journalistes ! Il n'empêche que beaucoup lui reprochent ses pots trop longs, son énorme garde-boue arrière, son tableau de bord minimaliste, ses logos de réservoir on ne peut plus mastoc, ses accessoires en

plastique bon marché et bien sûr son embonpoint général. Bref, passée la première bonne impression, ce sont les défauts qui restent en mémoire. Pas grave direz-vous, une moto se juge sur la route et pas dans un salon !

Et vous avez raison ! Le problème avec la Bonnie, c'est que le verdict de la route confirme les impressions de salon : la Bonneville fait un bruit dégueulasse et son moteur n'a de vertical twin que le nom. Exit la poussée des "vraies" Bonnie, sous-entendu que la nouvelle Triumph est une "fausse", terminée la musique des pots saucisson des modèles 1968, elle est remplacée par un sifflement général de la mécanique et par de violentes pétarades à la décélération, envolées les vibrations ►

Plus vivante que la Triumph d'origine, la Bonnie Mecatwin permet de se faire plaisir à des vitesses "raisonnables".





Le tableau de bord de la Special gagne un compte-tours et une platine en alu par rapport à l'origine.



Le disque flottant Mecatwin et les plaquettes "métal" apportent un net progrès, tant en puissance qu'en feeling.

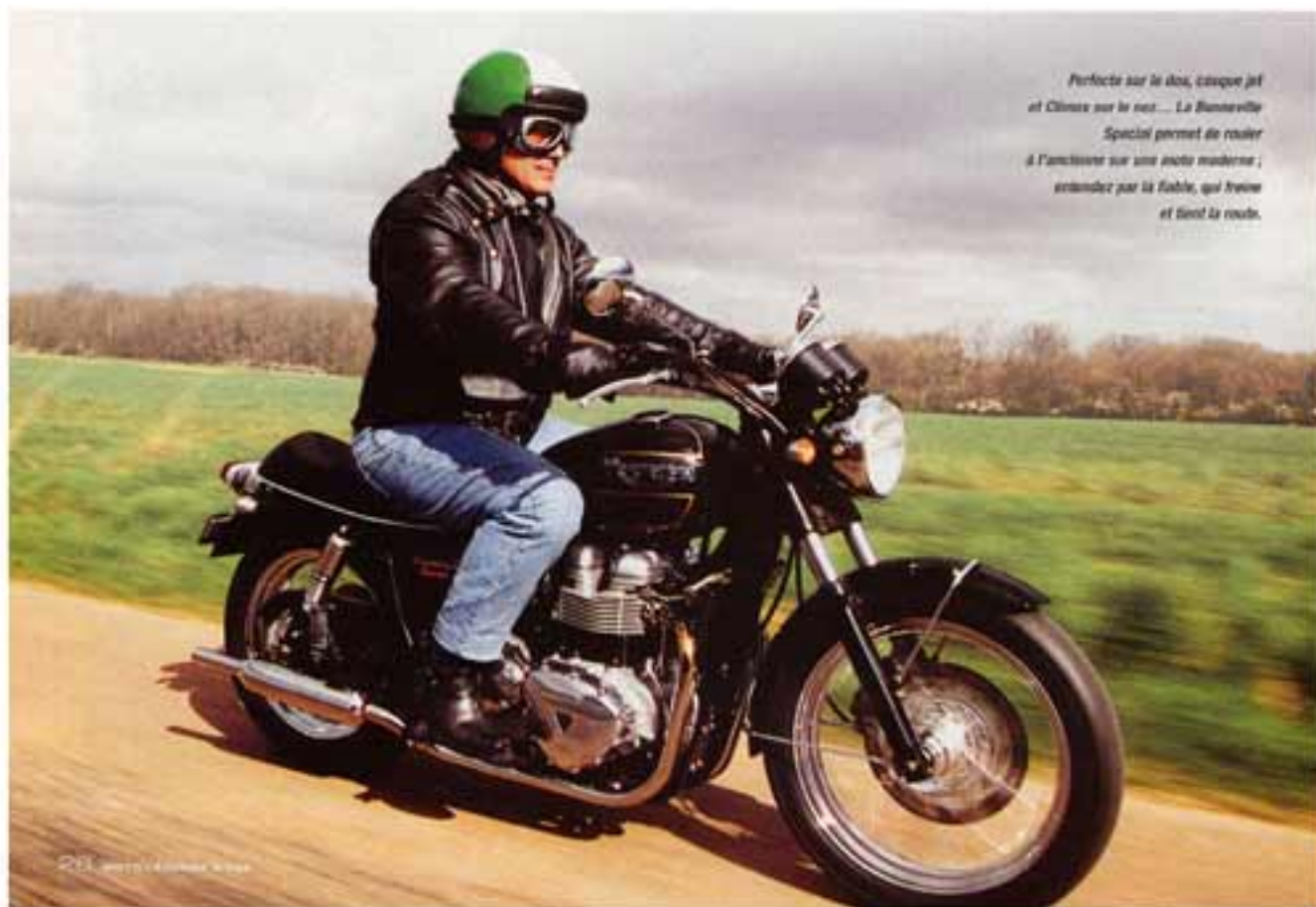


Le petit feu et les mini-clignotants en alu participent grandement à l'allègement de l'arrière de la moto.



La selle de la Special est spécifique à Mecatwin. Et si elle ressemble à celle de la Bonneville 1970, elle n'est pas signée Triumph mais Mecatwin.

Il règne dans l'atelier d'assemblage des Mecatwin une ambiance chaleureuse qui mélange modernisme et classicisme.



Parfaits sur le dos, casque jet et Climax sur le nez... La Bonneville Special permet de rouler à l'ancienne sur une moto moderne ; entendre par là facile, qui freine et tient la route.

destructrices de ses aînées ; mais là c'est une bonne chose ! Bref, la Bonneville 2000 a perdu les qualités de son égérie. Peu importe, semblent penser les dirigeants de Triumph, puisqu'elle devient en quelques mois la meilleure vente de la marque. Dans ce contexte, ils auraient bien tort de revoir leur copie !

LA FÉE MECATWIN. En fait la Bonneville est bien née, elle est seulement bridée par les réglementations antipollution draconiennes qui sont en vigueur dans certains pays. Comme Triumph ne fabrique qu'un modèle pour l'ensemble du monde, on se retrouve avec un moteur complètement étouffé à force d'appauvrir sa carburation et de brider ses échappements. Sur une Bonneville de série, ce n'est plus l'échappement qui fait le plus de bruit mais la transmission primaire et la chaîne de distribution !

Heureusement pour elle, Franck Depoissier, "big boss" de Mecatwin (je suis sûr qu'il déteste ce titre !), s'est penché sur son (double !) berceau et s'est promis de transformer le laideron en Cendrillon avant l'ouverture du bal des débutantes. Pour cela, son équipe a appliqué les recettes qui ont déjà fait son succès : mettre en valeur les qualités intrinsèques de la moto et gommer ses petits défauts, en visant un allègement maximal sans pour autant sacrifier les aspects pratiques et en conservant la

Mecatwin avait présenté un avant-projet du Tracker à l'occasion du dernier Mondial du Deux-Roues (photo PB).



maîtrise des coûts d'une petite série. Il faut dire que Franck et sa bande n'en sont pas à leur coup d'essai puisque les bougres sont déjà les "papas" de deux réalisations qui ont marqué l'histoire française des nouvelles Triumph, à savoir l'X 90 produite à 50 exemplaires sur une base de Speed Triple entre 1993 et 1997 et l'Ascot TT, conçue à partir de la TT Legend et vendue à 100 exemplaires, sans compter les T Bird et TT Legend modifiées en Ascot par leur propriétaire à l'aide de kits de pièces.

LE BON SON EST DE BON TON.

Trêve de bla-bla "technico-mercantile", la Bonneville Special concoctée par Mecatwin me tend les bras pour un bref essai. D'emblée je la trouve plus gracile que son modèle, la peinture noire à filets dorés y est certainement pour beaucoup, mais la nouvelle ligne d'échappement et la selle spéciale qui rappelle celle des Bonneville des années 70 y contribue aussi énormément. Contact, un coup de démarreur, et la Special s'ébroue dans un ►

FICHE TECHNIQUE

Triumph Bonneville Special Mecatwin (Triumph Bonneville d'origine)

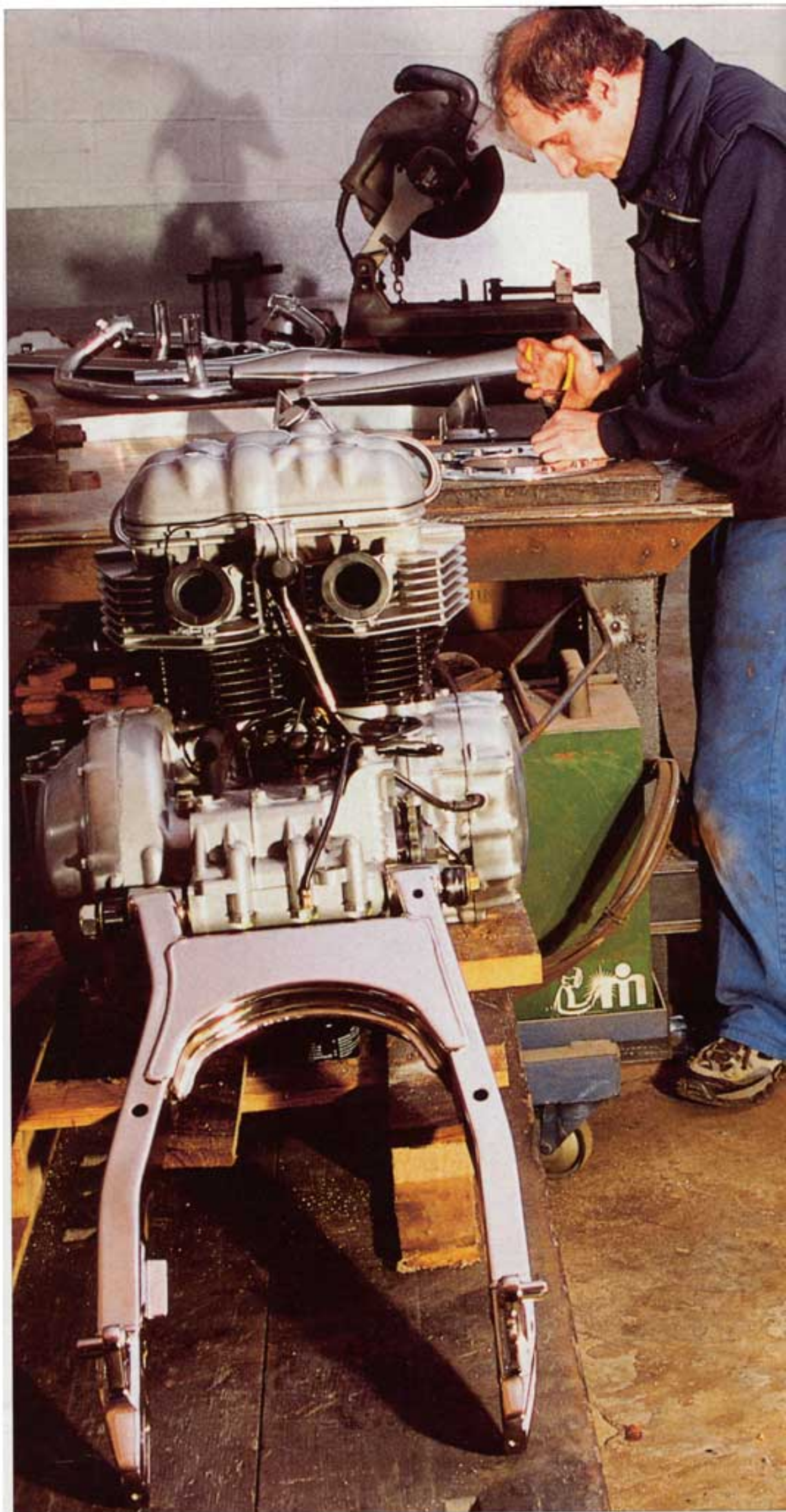
Moteur. Bicylindre vertical de 790 cm³ comprimé à 9,2 à 1 et calé à 360°. Alésage x course : 86 x 68 mm. Double-ACT entraînés par chaîne et 4 soupapes par cylindre. 75 ch à 7 400 tr/mn (62 ch à 7 400 tr/mn). 8,3 mkg à 5 700 tr/mn (6,5 mkg à 3 400 tr/mn) Allumage numérique à induction. 2 carburateurs Ø 36 mm à dépression et cuve concentrique. Graissage sous pression par carter humide. Refroidissement mixte air et huile. Transmission primaire par pignons. Embrayage multidisque dans l'huile et boîte de vitesses formant bloc à 5 rapports au pied gauche. Transmission secondaire par chaîne à joints toriques.

Partie-cycle. Cadre poutre rectangulaire en acier avec double-berceau tubulaire démontable. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante hydrauliques. Combinés arrière Hagon (Showa). Frein avant à disque flottant Mecatwin Ø 310 mm et étrier double-piston (disque fixe), arrière à disque Ø 255 mm et étrier double-piston. Pneu Av./Ar. : 100/90 x 19/130/80 x 17. Réservoir de 16 litres. 195 kg à sec pour plus de 190 km/h (205 kg à sec pour plus de 170 km/h).

Options. Guidon large, soufflets de fourche, voyants incrustés dans le phare, peinture personnalisée, etc. Sans oublier toutes les options et accessoires du catalogue Triumph (béquille centrale, poignée passager, sacoches, pare-brise, carters chromés, etc.).

11 450 € TTC (8 100 €), garantie deux ans pièces et main d'œuvre dans tout le réseau Triumph.

Les 2 000 m² qui composent les locaux de Mecatwin permettent à chacun de travailler à l'aise. Ainsi un atelier est réservé à l'étude des nouvelles pièces.



ORIGINE OU SPECIAL ?

À ma gauche, la Bonneville d'origine de l'écurie Triumph, roadster néo-classique de 205 kg et 8 100 €. À ma droite la Bonneville Special de l'équipe Mecatwin, son challenger de 195 kg et 11 450 €. Laquelle prenez-vous ?

Si l'on se limite à de basses considérations matérielles, je choisis le modèle d'origine bien sûr car il faut avouer que 3 350 € pour une perte de poids de 10 kg, cela fait cher du kilo !

Par contre, si l'on prend en compte tous les détails techniques et esthétiques qui différencient les deux versions, la Special remonte son handicap et gagne aux points.

Voici les principales modifications effectuées par Mecatwin sur une Bonneville pour créer la Special :

■ Gros travail sur les carburateurs, la boîte à air et l'injection d'air à l'échappement, et montage de nouveaux silencieux "Dual System" en inox, ce qui donne 13 ch de plus au même régime, 1,2 mkg de couple supplémentaire entre 3 000 et 4 000 tr/mn et plus de 2 mkg de couple en rab entre 5 000 et

6 000 tours, avec à la clé de meilleures accélérations et reprises, un gain de 20 km/h en vitesse de pointe, et surtout un caractère moteur et un "son" qui manquaient cruellement à l'originale, et tout ceci sans toucher à la fiabilité de la mécanique qui reste de série.

■ Abaissement de la fourche de 22 mm et ressorts plus durs, montage d'amortisseurs arrière Hagon et remplacement du disque de frein avant par un modèle flottant spécifique à Mecatwin avec montage de plaquettes sintérisées ; tout ceci avec pour conséquence une bien meilleure maniabilité qui ne sacrifie en rien la stabilité originelle de la Bonneville, et un freinage plus puissant et surtout avec un meilleur feeling.

■ Montage d'une selle et d'un garde-boue arrière spécifiques, de quatre clignotants et d'un feu arrière en alu, d'un nouveau tableau de bord avec platine alu et compte-tours, et réalisation d'une peinture noire avec filets dorés peints à la main par Takahira, un must dans son domaine.



D'origine ou Special, c'est selon les goûts et les moyens de chacun ; mais sachez que la première peut devenir la seconde et vice-versa grâce aux accessoires créés, fabriqués et commercialisés par Mecatwin.

ZUT, J'AI DÉJÀ UNE BONNIE !



Mecatwin peut repeindre votre Bonnie dans pratiquement toutes les couleurs et tous les motifs possibles... si cela reste de bon goût.

Si vous êtes déjà l'heureux (ou malheureux !) propriétaire d'une Triumph 800 Bonneville et que la Bonneville Special de Mecatwin vous fait craquer, ne revendez pas votre Bonnie pour autant car Franck, dans son immense bonté, a décidé de commercialiser tous les pièces spéciales de la Special. Voici ce qu'il l'en coûtera, petit scarabée, pour atteindre la connaissance (exemple choisis dans un catalogue de plus de 80 références) !

■ Kit "Best Power Mecatwin" comprenant les échappements Dual System et toutes les pièces pour modifier les carburateurs, la boîte à air, le circuit d'injection d'air à l'échappement, sans oublier la notice de montage : 850 €.

■ Paire d'échappements Dual System au détail : 750 €.

■ Paire d'échappements Dual System à contre-cône : 750 €.

■ Kit de frein avant comprenant disque et plaquettes : 265 €.

■ 4 clignotants alu : 120 €.

■ Garde-boue arrière : 144 €.

■ Kit compte-tours : 305 €.

■ Selle : 428 €.

■ Amortisseurs : 239 €.

Ajoutons qu'il est bien sûr possible de faire repeindre votre moto par Mecatwin, en noir avec filets dorés Takahira comme la Special présentée ou dans toute autre teinte et motif. Tarif uniquement sur devis car dépendant des couleurs, de la déco choisie et de l'état des pièces à traiter.

X Company/Mecatwin, tél. 02 38 95 36 37, fax 02 38 95 36 17. Internet : www.mecatwin.com. E-mail : info@mecatwin.com.

bruit fort sympathique qui n'a plus rien à voir avec les sifflements de la Bonneville. Mais attention, ne vous méprenez pas, si le bruit s'est transformé en musique, le niveau sonore reste "politiquement correct" et vous ne vous fâchez pas avec vos voisins. Visiblement Franck n'est pas que carrossier, comme il se plaît lui-même à se définir, il est aussi acousticien...

* Attention, une Bonneville est longue à chauffer, alors attend quelques kilomètres avant de titiller la zone rouge du compte-tours. » Ok Franck, je surveille le compte-tours. Le compte-tours ? Mais la Bonneville n'en a pas de série ! Ici, il trouve place à côté du compteur, sur une superbe platine en alu qui sert aussi de support aux voyants d'origine.

BONNIE AU RÉGIME. Première, les premiers mètres confirment l'impression visuelle de légèreté : la Special a perdu du poids et elle est aussi plus maniable à cause d'une fourche abaissée de 22 millimètres et d'une moindre hauteur en selle. Cette maniabilité couplée au moteur qui a retrouvé une vitalité qui lui faisait défaut transforment complètement la Bonnie. De presque pataude elle est devenue agile, vive et précise et l'on prend énormément de plaisir à la placer sur l'angle d'une simple pression sur le repose-pied ou le guidon. Les sorties de courbes à l'accélération sont devenues un régal car elles permettent d'exploiter au maximum le couple omniprésent et de profiter de la musique des pots à absorption. Bref, comme dirait un animateur de télé : « Y'a pas photo ! », la Mecatwin Bonneville Special est supérieure à la Triumph Bonneville sur tous les points... à une exception, les 11 450 € qu'il faut déboursier pour se l'offrir, soit 3 350 € de plus que l'originale, en quelque sorte le prix à payer pour passer du prêt-à-porter à la haute-couture. Vous pourrez toujours vous rassurer en vous disant que vous récupérerez cette différence à la revente... si vous avez le cœur de la revendre un jour. Moi, je la garde, tra-la-la... ●



Bonneville, un nom qui fait encore rêver 43 ans après sa première apparition sur une moto.