

Backstage

N° 139 - juillet 2003

les coulisses de Freeway



**XLCR 2 : Mécatwin
ressuscite le mythe Café Racer**

SOMMAIRE

**PRISE EN
MAIN**



P 108

Café Racer
Mécatwin

NEWS

P 112

La défonce du biker

**KING OF
FREEWAY
TOUR**



P 114

Biarritz et la côte Basque

CLUB

P 118

Custom-Bikes

DOM

P 122

*Dead or
alive ?*



NEWS HOG

P 124

1er
Nantes
Océan
Rallye



NEW STORE

P 126

HD Corsica



LES KRONIKS

P 128

Tous les rocks à Billy

GLICHÉS

P 130

La rubrique
dont vous
êtes le héros





PRISE EN MAIN

le cul sur la selle, la poignée

dans le

Mecatwin expresso

XLCR Evolution



Rendre le Sportster plus agréable à piloter et plus excitant, avec une esthétique racée et une finition sobre : le boss de Mecatwin devait se mesurer avec une des dernières machines traditionnelles et de caractère encore en circulation. Avant que l'injection électronique, les homologations et la banalité du marketing global n'étouffent le dernier pur-sang de Milwaukee, Mecatwin réalise un come-back attendu des passionnés de sportives traditionnelles, et pas seulement les harleyistes. Après s'être fait les dents sur les vieilles anglaises, Franck a produit des séries limitées de Triumph, sur de base trois cylindres ou Bonneville. Plus qu'un préparateur, on sent le carrossier d'un autre temps, dans la grande tradition automobile italienne par



excellence : il choisit une base de série avec un potentiel évocateur et l'habille, en améliore le comportement sur route avec peu de modif de partie-cycle et d'appareil respiratoire. Il investit son temps dans la recherche et ne réalise pas de pièce unique, mais il monte sa machine avec une qualité semblable à celle des maisons japonaises, afin de pouvoir vendre un produit entièrement nouveau à prix léger, fiable et garanti. Le résultat dépasse la somme des accessoires et, plus que kit ou préparation, il mérite la définition de "spéciale en série limitée" : « Quand le client voit une moto nouvelle, différente, il n'indique pas une pièce particulière mais tombe amoureux de l'ensemble, je sens que mon travail est réussi ». Franck se consacre maintenant à une

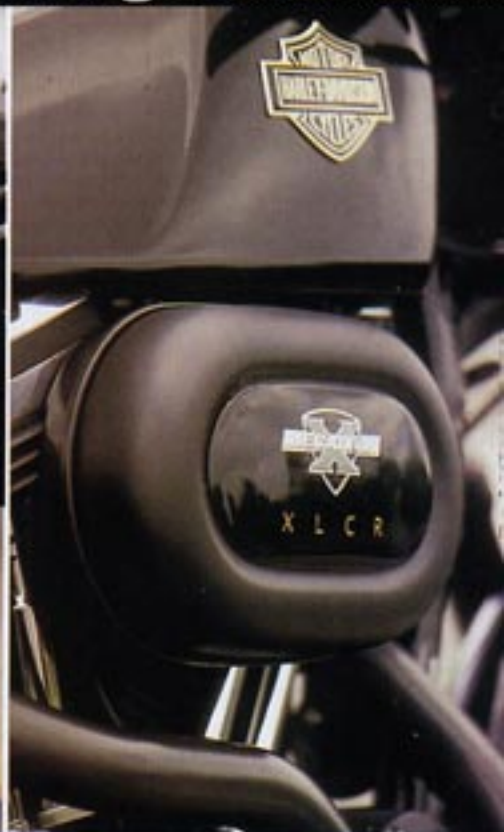
Noir, serré et bouillant : avec le perfectionnisme et la passion habituellement réservés aux Anglais, Franck Depoisier recrée une des plus fascinantes Harley des temps modernes. Vingt-cinq ans après, le Cafe Racer renaît, fidèle au style original, avec des techniques et une roulabilité remises au goût du jour. Mecatwin l'assemble en petite série sur de base 883 R et de 1 200 S.



Presque tous les accessoires sont construits dans l'atelier de Montargis, où on effectue aussi assemblages et finitions.



Une attention toute particulière est apportée aux finitions, ainsi, la coque arrière, malgré son style définitivement '77, est assez solide pour supporter un passager, d'ailleurs, un pouf à ventouse se cache dessous exprès pour lui !



autre machine riche de personnalité, peut-être le dernier Sportster traditionnel... Du vieux XLCR, dessiné par Willie G. et inspiré par le Norton Commando, nous retrouvons le style unique et une position de conduite de vraie sportive, sans compromis. Pour récupérer le freinage à trois disques, les roues en alliage, l'instrumentation complète avec compte-tours et les finitions noires de la mécanique, Mecatwin travaille sur les modèles 883 R et 1 200 S, les deux machines les plus "corsés" de la gamme. Le prix clés-en-main, encore à définir, devrait varier de 12 000 à 15 000 € ; le tarif sera connu officiellement fin juin, tout comme la liste des revendeurs, alors que les livraisons devraient commencer en septembre. Dans l'atelier de Montargis, on construit



Mecatwin - 02 38 95 36 37 ou
www.mecatwin.com

PRISE EN MAIN

le cul sur la selle, la poignée dans le coin

Amusant à conduire et généreux de sensations même en deçà des 140 km/h, le Café Racer Mecatwin est un concept évocateur mais incroyablement actuel, un instant classique.



UNE MACHINE NON SEULEMENT BELLE À REGARDER MAIS DONT LE POTENTIEL S'ÉPANOUIT PLEINEMENT SUR TOUS LES TYPES DE ROUTES...



presque tous les accessoires, on effectue aussi les assemblages et la finition d'innombrables détails, dont les carters moteur ; c'est pourquoi on utilise la version 883 et son moteur all-black, ainsi que le bloc gris du 1 200 qui, une fois ses carters externes repeints, rappelle les vieux 1 000 fonte. Même l'échappement deux-en-un avec silencieux Dual System, breveté par Mecatwin, est chromé noir. Franck soigne personnellement la construction de la carrosserie en matériaux composites : le tête de fourche en polyester est renforcé au carbone, le réservoir avec bouchon aviation est en kevlar et la coque en carbone/kevlar est très robuste et supporte le poids d'un passager. Avec ce garde-boue arrière caractéristique, il recrée le look '77, mais la qualité des assemblages, la solidité et la qualité de la carrosserie sont décidément meilleures. En selle, l'illusion est parfaite, le cœur bat fort comme à l'époque, et on se reflète dans une mer noire... Mais la comparaison sur route entre passé et présent est écrasante : la mécanique Evolution, avec boîte cinq et transmission à courroie vibre beaucoup moins, elle est plus fluide, fiable et généreuse. De splendides commandes

reculées réglables, une selle "d'inspiration italienne" et un guidon de dragster rendent la position de conduite plus agréable, même pour le pilote qui dépasse le mètre quatre-vingt ; le tête de fourche protège et permet de se maintenir à des vitesses au-delà de 160 km/h, même si l'objectif déclaré est de créer une machine amusante dans le mixte, sur les routes nationales comme en montagne. Même dans ce contexte les pincettes Harley de la dernière génération, unies aux disques de la maison française, assurent le freinage. Le centre de gravité bas donne une agréable sensation de légèreté ; le poids reporté sur l'avant-train rend le nouveau XLCR toujours facile à manier, précise dans les insertions en courbe et stable. Il ne reste plus à Franck qu'à substituer les ressorts antérieurs, abaisser la fourche d'environ de 50 mm et de relever l'arrière avec des amortisseurs spécifiques de 360 mm, pour rendre encore plus vif et nerveux cette moto au grand cœur, mais qui n'a de sportive que le nom... Le moteur ne fait pas l'objet de préparations exaspérées, mais il peut finalement s'exprimer pleinement, dans un ensemble équilibré et réactif. Ce XLCR



Evolution est une machine réussie, qui possède une personnalité distinguée, qui combine le charme du Café Racer original et un plaisir de conduite absolument supérieur. Un objet précieux, vif, à garder comme un collectionneur et à qui donner libre cours sur la route.