

ESSAI TRIUMPH T-BIRD SPORT ME

L'OISEAU R

Aux confins de la Seine-et-Marne, un atelier tente de perpétuer des émotions mécaniques d'une autre époque avec un agrément d'aujourd'hui. Nous avons essayé la Triumph T-Bird, ticket d'entrée de l'univers très "select" de Mecatwin.

Essai et texte : Manu Cadiou • Photos : Fabrice Berry.

Mecatwin s'est installé dans notre petit monde de la moto depuis déjà un bon nombre d'années. À l'origine de cette véritable marque de fabrique, Franck Depoisier alias Franckie, semble aussi grand par la taille que sa passion pour la moto. On pourrait en parler avec lui durant des heures, de ses débuts en vieille anglaise, de ses ovales périlleux en course de grass-track, de son admiration pour l'américain Craig Vetter (le designer de la Triumph X75 Hurricane) ou des heures passées sur la planche à dessin. Ce grand brun presque timide paraît à l'étroit dans ses journées de 24 heures. Car lorsque l'on découvre son immense atelier et son équipe à Montargis, les cartons de pièces

alignées sur les étagères, les différents postes de peinture, polyester, sellerie, assemblage, ou encore quelques-unes des motos présentées à l'accueil, on mesure mieux la profondeur d'une activité atypique. « Il y a tellement d'heures de boulot qu'on ne peut pas résumer ce que je fais à un ensemble de pièces d'habillage (...). Si je devais définir Mecatwin, ça serait davantage comme carrossier, comme à l'époque où des artisans redessinaient intégralement une voiture en partant d'une base mécanique connue. D'où notre statut très particulier de préparateur officialisé par Triumph. C'est aussi pourquoi toutes les motos qui sortent d'ici bénéficient de la garantie constructeur. »

La T-Bird Sport est l'une des premières motos classiques fabriquées par Triumph à l'usine d'Hinckley. Livrée cette année dans le seul coloris "Jet Black-Racing Yellow", elle s'affiche à 9 800 € d'origine.



Comptez 14 300 € pour cette réalisation. Mais la transformation sur base de T-Bird Sport peut descendre à 13 000 €.



CATWIN

ARE

L'INTÉGRAL
ET C°



Première sortie en exclusivité pour L'Intégral de la T-Bird Sport revue et corrigée par Mecatwin dans les environs des ateliers du préparateur, non loin de Montargis.



La splendide ligne d'échappement en inox poli cache un système breveté de chicane nommé "Dual-system", qui délivre une sonorité caractéristique des modèles Mecatwin.



Franck fait partie de ces puristes, pour qui passer des heures sur un bouchon de réservoir ne relève pas tant du perfectionnisme que du bon sens. Une démarche artisanale salutaire...

PIÈCES, PEINTURE, SELLERIE, LES ATELIERS PERMETTENT UN TRAVAIL EN AUTONOMIE

La Thunderbird pour laquelle nous sommes venus lui rendre visite n'est sans doute pas la pièce la plus représentative de son savoir-faire. Aux côtés des modèles Racer ou Tracker sur base de Bonneville (moderne), sa transformation esthétique apparaît nettement moins radicale. « En fait, tout est parti du Mondial du deux-roues 2003. Nous avions à l'époque exposé une T-Bird revisitée par nos soins, afin de montrer ce qu'il était possible de faire sur la base du modèle de série. Avec ses arbres à cames et boîtier électronique de Speed Triple, ses carburateurs FCR 39 et sa ligne spéciale, la puissance du trois-cylindres montait à 124 ch. ». L'addition aussi montait haut...

D'où l'idée de proposer un travail esthétique semblable sur un modèle quasiment stock, de façon à limiter les coûts tout en conservant l'esprit Mecatwin. Pour ceux qui ne l'avaient pas encore "calculé", Franckie est un perfectionniste, de ceux qui vont passer des heures sur une courbe de réservoir ou une pièce plus modeste. On s'en rend compte en prenant place à bord de sa dernière-née, au travers de ces petites choses qui n'ont l'air de rien mais qui justifient déjà le travail accompli. Le regard s'attarde sur le logo ou la

qualité de la peinture et de ses filets réalisés à la main, les pieds prennent place sur les commandes judicieusement reculées et les mains sur les bracelets remontés au-dessus du té.

D'emblée, la position séduit par son naturel, même si le rembourrage de la selle paraît un peu ferme. Et puis, autre argument majeur d'une Mecatwin, les envolées de la mécanique. Dès le premier coup de démarreur, les échappements "maison" transcendent la mélodie du trois-cylindres, profonde, incomparable... Irrésistible. Reste à partir pour un court galop d'essai, sous le regard inquiet de Franck.

Mais très vite, la confiance s'installe à bord. Car si la patte Mecatwin est omniprésente, la marque british demeure, et avec elle, l'assurance d'un agrément moderne et grand public. Certes, le rayon de braquage n'a sans doute rien à envier à celui des Café Racer de la grande époque. Mais pour le reste, on retrouve avec un certain bonheur cette déjà ancienne génération de Triumph fortement atypique. Les cuisses à peine resserrées sur le réservoir étroit, le buste confortablement penché, la T-Bird permet de se balader aisément.



La qualité des coloris fait partie de la touche de classe des modèles Mecatwin. Franck les choisit «... en accord avec la philosophie de la moto et de la marque. » Triumph UK lui a demandé conseil pour la T-Bird Sport blanche et orange.



Hormis le polissage et le chromage, la réalisation de toutes les pièces est faite dans les ateliers de Montargis. Il en est ainsi de la sellerie, l'un des six postes clé de Mecatwin/X-Company.



Les commandes reculées comprenant un système de biellettes sur lesquelles sont fixés les repose-pieds font partie d'un kit développé par Mecatwin et qui s'adapte à plusieurs modèles.



TECHNIQUE	TRIUMPH T-BIRD SPORT MECATWIN
MOTEUR	TRIUMPH TRISTAR 300
TYPE	trois-cylindres en ligne, 4-temps, refroidi par eau
DISTRIBUTEUR	double arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre
CYLINDRÉE	885 cm ³
ALÉSAGE x COURSE	76 x 65 mm
PUISSANCE	91 chevaux à 8 500 tr/min (83 ch d'origine)
COURSE	non mesuré (7,6 daNm à 6 500 tr/min d'origine)
PUISSANCE 2000 RPM	moto non bridée
COUPLE FULL POWER	moto non bridée
TAUX DE COMPRESSION	10,1 : 1
ALIMENTATION	trois carburateurs CV, Ø 36 mm, retraillés à 50 mm
MISE EN ROUTE	démarrateur électrique
ALLUMAGE	digital à induction
BOÎTE DE VITESSES	6 rapports
TRANSMISSION SECONDAIRE	par chaîne
MULTIPLICATION	couronne de 45
EMBRAYAGE	multidisque en bain d'huile
PARTIE CYCLE	
CADRE	acier tubulaire à épave centrale
SUSPENSION AVANT	fourche télescopique, Ø 43 mm, ressort triple pas
REGLAGE AVANT	précontrainte, détente et compression
SUSPENSION ARRIÈRE	monoamortisseur
REGLAGE ARRIÈRE	précontrainte, détente et compression
FREIN AVANT	double disque, Ø 310 mm, étriers à 2 pistons
FREIN ARRIÈRE	simple disque, Ø 285 mm, étrier à 2 pistons
PNEU AVANT	110/70 x 17
PNEU ARRIÈRE	160/70 x 17
PESÉ AVANT / PESSONN	15 litres
CAPACITÉ DELTA BASSIN	n.c.
CLAVIER EN BASSIN	automatique signalé par voyant lumineux
COULEURS	gris et noir

Les suspensions sautillent bien de temps en temps sur une bosse ou deux, mais l'engin offre une prise en mains aisée. Et puis, peu à peu, la vitesse augmente. Alors que j'accompagnais jusqu'à présent les montées en régime pour faire chauffer gentiment le moteur, je tourne la poignée de gaz plus franchement. Après un ronronnement sage, le trois-pattes change de registre et semble maintenant presque aboyer tel un (très) gros chien...

que de frein, dont la frette d'origine a été remplacée, ainsi que le disque alu, aux mêmes dimensions mais plus résistant aux outrages des plaquettes. Le système offre en outre une puissance largement suffisante pour le grip des pneus d'origine.

Mais à quoi bon pousser davantage le bouchon alors que cette T-Bird entend vous séduire au moins autant par son caractère moteur retrouvé que par sa plastique pres-

UNE PORTE OUVERTE SUR L'UNIVERS PERFECTIONNISTE DES BIJOUX DE MECATWIN

Cette sonorité grave, pas trop bruyante mais en tout cas attachante, devient alors une vraie complice, "personnalisant" chaque kilomètre alors que les accélérations gagnent nettement en intensité. Souple, capable d'évoluer très bas dans les tours sans cogner, le moteur monte maintenant à mi-régime sans hésitation, de façon tranquille au compte-tours mais très efficace au tachymètre... Le travail effectué sur la démultiplication et l'accord admission/échappement colle à merveille à la personnalité de cette moto, boostant sensiblement son accélération tout en permettant de mieux profiter de la puissance disponible. Ensuite, la machine s'inscrit sans trop de mal en courbes en affichant une tenue de cap saine et en tout cas bien accordée au tempérament du moteur. Reste alors à enrôler les enfilades et parfois même tenter un peu le diable en abusant du mordant du nouveau double dis-

que intemporelle. Sur le chemin trop court du retour, le charme a fait son œuvre. La position de conduite soigneusement ajustée, cette ligne savamment dosée, ce moteur envoi-teur, chaque détail s'est additionné pour transformer la personnalité de la T-Bird sans la radicaliser. Tout alors devient question de point de vue, peu de chose pour les uns, essentiel pour les autres. Fixé à 14 300 euros (elle peut passer sous les 13 000 euros moyennant le sacrifice de certaines pièces améliorant la finition de l'ensemble), le prix de cette moto pourra sembler bien trop élevé pour les habitués du prêt-à-porter, mais amplement justifié pour les accros du sur-mesure. Entre ces deux mondes, le débat n'a pas fini de faire rage. La T-Bird Mecatwin, elle, se contente d'ouvrir la porte sur un autre univers. À chacun de choisir le sien. ■

Un grand merci à Paradis Étoile, propriétaire de la moto d'essai. Renseignements : www.mecatwin.com



Si les disques de frein conservent leurs dimensions d'origine, Franck préfère les doter d'une frette en inox traité pour résister aux plaquettes spéciales. Un certain sens de la finition...



Dérivé d'une préparation sur base de Bonneville rebaptisée "Spécial", le Tracker (présenté en 2001) se présente sous un aspect scambler inspiré des motos de cross anglaises des années 60.



Sur la base des modernes Sportster 883 et 1200, Franck s'est attelé à faire renaître la mythique Harley-Davidson XLCR, baptisée Evolution et retravaillée dans les règles de l'art.



« Il était une fois une Bonneville et un Tracker qui s'aimaient beaucoup. De cette union naquit une charmante petite créature : la Bonneville TT. » Citation de Franckie sur le site www.mecatwin.com