TRIUMPH 900 TSS MECATWIN

THE FRENCH TOUCH

Dernière production des ateliers Mecatwin, la Thruxton Super Sport file un petit coup de vieux à la pourtant toute fraîche version d'origine. Appliquant ses recettes habituelles, bon goût et finition nickel, la compagnie française avance une proposition sulfureuse de la Triumph 900.

Texte Stéphane Le Gouic, photos Alex Krassovsky

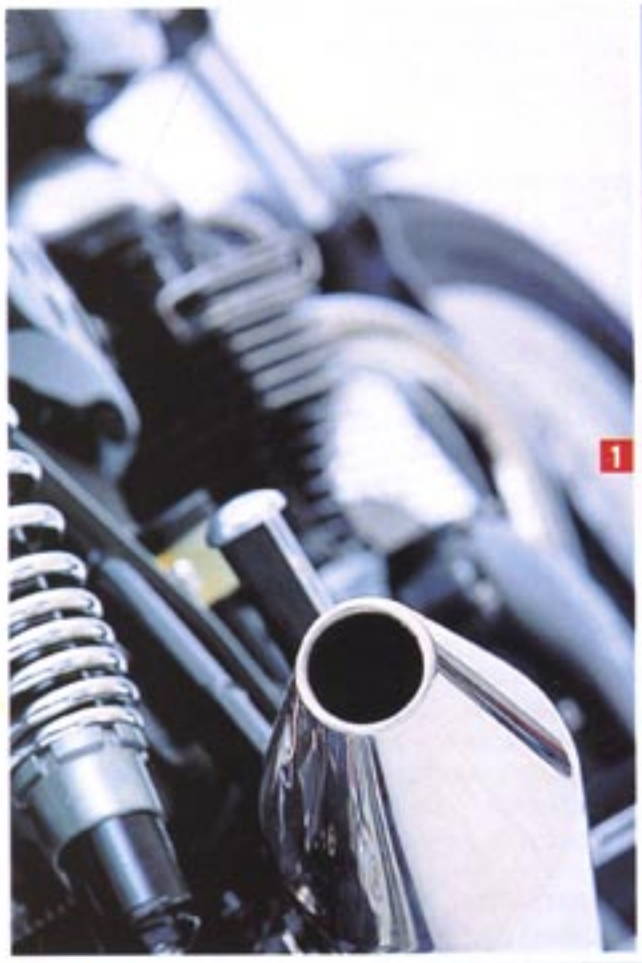
Racé, le racer ! Frankie Depoisier a mis son logo sur le magnifique réservoir de le TSS, mais la signature Mecatwin est évidente: tout est pensé et soigné.

Lignes pures, finition soignée : c'est ainsi que l'on reconnaît une bécane Mecatwin

Une Bonnie café racer, ce n'est pas une nouveauté chez Mecatwin. Ceux qui suivent de près les productions de la X-Company savent que Franck Depoisier s'est depuis longtemps penché sur le dossier. Dès que la version néo-rétro du twin de Hinckley a pointé le bout de son phare, notre homme a prestement imaginé ce que pourrait donner une interprétation racing du twin 800. Cela nous a valu la sublime version Racer, une Bonneville méconnaissable mais terriblement fascinante dans sa robe sport. Un putain de bijou vendu à un tarif haut de gamme qui a limité d'entrée sa diffusion. Lorsque Triumph, après plusieurs déclinaisons de Miss Bonnie, a décidé d'en tirer une version corsée, la 900 Thruxton, le sang du boss de Mecatwin a fait de nombreux tours ! C'était l'opportunité d'en tirer un Racer commercialement plus correct, en termes financiers bien entendu.

Racer plus abordable

« Connaissant un peu l'esprit de la marque, et ses contraintes, je me doutais que la Thruxton ressemblerait davantage à une Bonneville équipée de quelques accessoires qu'un vrai café racer pensé dans sa globalité », avance Franck Depoisier. Gagné ! Quand la nouvelle Triumph déboule, les hommes de Montargis estiment tout de suite qu'il y a quelque chose à faire avec cette machine. *« Dans le cas de la Thruxton, il y avait déjà des éléments mis en place comme les bracelets ou les commandes reculées, des choses sur lesquelles on n'a pas eu besoin de revenir. C'était un plus en temps pour nous et une économie non négligeable dans le futur prix de vente. On préfère qu'une bécane coûte 14 000 € plutôt que 20 000 €... »* Sur la base de la Thruxton, Franck se met au boulot. Il s'attaque d'abord au chantier le plus spectaculaire, celui de la carrosserie, grande spécialité de la maison. Pas besoin d'aller chercher Mimi au car de 11 h, c'est l'habillage du Racer qui vient d'entrée se substituer à celui d'origine. Exit le gros réservoir et la selle Triumph, le bidon en kevlar et la petite selle dosseret Mecatwin atterrissent sur le cadre anglais. Pas de changement de contenance pour le réservoir dont les courbes travaillées témoignent du savoir-faire maison. Dans la continuité, la selle affine élégamment la ligne et les 8 cm de mousse simulant le dosseret permettent d'accueillir le fondement d'un éventuel passager. Les gardes-boue standards passent également à la moulinette, remplacés à l'arrière par un modèle tout carbone qui supporte un petit feu discret et à l'avant par un élément dont la conception impressionne : grâce à une grande épaisseur de carbone-kevlar compressé (7 à 8 couches supplémentaires) en son SUITE PAGE 26 ▶



1 2 3

1 Les superbes échappements Dual System assurent une sonorité magnifique au twin anglais. 2 Sur les caches latéraux, les grilles permettent de bien alimenter les carbus en air frais. 3 Sur le tableau de bord, Mecatwin n'a fait qu'un traitement de surface : l'élément d'origine était déjà réussi.

TRIUMPH 900 TSS MECATWIN

1 La petite selle à dosseret affine incontestablement la silhouette de la Thruxton signée Mecatwin.
2 Le freinage est également retravaillé puisque la TSS reçoit un kit comprenant un disque flottant et des plaquettes racing.
3 Parmi les signatures TSS, cette belle grenouillère qui fixe le réservoir. Chez Mecatwin, tout est dans le détail.

milieu, il fait également office de rigidificateur de fourche ! Deux mini-caches latéraux percés façon course achèvent d'affirmer l'identité de celle que Mecatwin va baptiser Thruxton Super Sport. Outre le bénéfice esthétique indéniable, le gain en termes de poids est également appréciable. Sur la globalité de la moto, Franck revendique la perte d'une bonne quinzaine de kilos.

Une Thruxton plus agressive et plus légère ne suffit pas au bonheur de notre homme. Pour avoir essayé le modèle d'origine et vu les essais-presse, il en connaît les faiblesses, notamment sa propension au guidonnage avec sa roue antérieure de 18 et sa géométrie basculée sur l'avant.

Histoire d'assiette

Pour obtenir une machine plus sécurisante, Franck entreprend de la rabaisser. La procédure passe par des amortisseurs Hagon plus courts de 3 cm (en option sont disponibles des éléments Ohlins) et par une fourche dont les nouveaux ressorts de butée réduisent la hauteur des tubes de 2,5 cm. « *Outre l'apport en stabilité engendré par cet abaissement, l'assiette de la machine retrouve un équilibre plus en accord avec mes préceptes. Une assiette qui varie de 1 ou 2 cm, ça peut te changer la gueule d'une moto, c'est un facteur important pour moi.* » Pour optimiser cette partie-cycle Franck rajoute une dernière couche. Et c'est le freinage qui en profite. Avec un disque avant Mecatwin à la piste plus performante et des plaquettes "Depoisier approved", la TSS est censée s'arrêter plus rapidement que l'origine. Autre reproche formulé à l'égard de la 900 Thruxton stock, son manque de caractère pourtant plus marqué que celui des pataudes 800 précédentes ! En guise de réponse, Mecatwin applique sa recette consacrée : le kit Best Power. En clair, une intervention sur les carbus et sur la boîte à air que vient compléter la mise en place des échappements Dual System. Au final selon Franck, davantage de patate, de couple et de personnalité ainsi qu'une sonorité plus glamour.

FICHE TECHNIQUE

Référence : Mecatwin 900 Thruxton Super Sport
Coloris : Silver ou All Black
Prix : 13 500 € ou 14 900 €
Garantie : 2 ans, kilométrage illimité
Fabricant : Mecatwin au 02.38.95.36.37. www.mecatwin.com

MOTEUR
Type : bicylindre vertical calé à 360°, 4-temps par air et par huile
Cylindrée : 865 cm³ (86 x 68 mm)
Distribution : 2 ACT, 4 soupapes
Puissance maxi : 80 ch à 7 400 tr/mn
Couple maxi : 8,7 mkg à 5 800 tr/mn
Alimentation : deux carburateurs Keihin, Ø 36 mm
Boîte : 5 rapports
Embrayage : multidisque en bain d'huile, commande par câble

PARTIE-CYCLE
Cadre : double berceau en tubes d'acier, épine dorsale en tube carré
Suspension AV : fourche classique Ø 41 mm, réglable en précontrainte de ressort, déb. 100 mm
Suspension AR : deux amortisseurs réglables en précontrainte de ressort, déb. 90 mm
Frein AV : un disque flottant Ø 320 mm, étriers 2 pistons
Frein AR : disque Ø 255 mm étrier 2 pistons
Pneu AV : 100/90 x 18
Pneu AR : 130/80 x 17

DIMENSIONS
Empattement : 1 477 mm
Longueur : 2 312 mm
Hauteur de selle : 740 mm
Réservoir : 16 litres
Poids à sec (usine) : 181 kg

Propos cohérent

Mecatwin a encore mis tout son cœur dans cet ouvrage dont la ligne et la finition sont à tomber. « *Quand on se lance dans un projet comme la TSS, tout l'art est de trouver une cohésion dans le propos. N'importe qui peut se prétendre préparateur. Mais on ne donne pas une âme à une moto en empilant des accessoires. Dans notre réflexion, tout a de l'importance. C'est une accumulation de "pignolages". Je peux passer un week-end sur une arête de réservoir, et recommencer quinze ou vingt fois... On est plus dans la perspective d'élaborer une nouvelle machine, une moto complète qui pourrait sortir d'un magasin. Ça paraît simple mais il y a une vraie réflexion derrière notre travail.* » T'énerves pas Franck, un seul coup d'œil à ton admirable Bonnie TSS suffit à se persuader qu'elle est bien le fruit d'une application profonde ! Pour toucher du doigt la philosophie Mecatwin, il faudra vous délester de 13 500 € pour la version Silver (moteur, fourche, tés et tableau de bord couleur alu), 14 900 € pour la version All black, et vous armer de patience car la TSS ne s'achète que sur réservation. Rouler sur une moto d'exception se mérite... ■

« Il y a une vraie réflexion derrière notre travail », dit Franckie. Il y a surtout une tradition...

PREMIER CONTACT

Que du bonheur

Sympa, Franckie : il a accepté de nous confier la moto du concessionnaire Paradise Moto. Du coup, on s'est payé une bonne virée dans la région de Montargis.

Maintenant que l'on sait à quel point est belle la TSS, il restait à juger le bénéfice dynamique du traitement Mecatwin. À ce prix, l'acheteur espère peut-être la sortir de son salon pour s'en servir de temps en temps, voire, soyons fous, partir en voyage avec. Au fond, avant d'être une sculpture, la TSS est un moyen de locomotion... Guidon en main, Mecatwin nous prouve que le mieux n'est pas forcément l'ennemi du bien. La machine est sensiblement plus légère et bénéficie d'un centre de gravité abaissé. Ceci la rend plus maniable et encore plus précise.

ULTRA-DYNAMISME

Ajoutez à cela un moteur libéré qui donne tout son potentiel et vous avez un engin ultra dynamique qui vous fait bondir d'un virage à l'autre dans l'allégresse. Quel que soit l'état du bitume, on avale la route dans

Texte Albin Carrière, photos Christian Prodome.

Plus légère, plus maniable et plus facile à prendre en mains : la Thruxton Super Sport se bonifie dans les ateliers Mecatwin

un rythme soutenu, toujours serein. Le moteur a gagné sur toute la courbe. Grâce à ses carbus réglés plus généreux et ses superbes mégaphones, il gronde voluptueusement, signalant votre arrivée au pub dans un viril mais distingué fracas. Le freinage reste progressif mais gagne en puissance : vous pourrez ridiculiser vos camarades de jeux sans trop vous mettre en danger.
Côté confort, cette moto a évidemment les défauts de ses qualités. Si le long réservoir oblige à adopter une position très allongée qui nous rappelle certaines vieilles machines de course (c'est le but), la position est toutefois plus confortable que sur le modèle d'origine grâce à une selle moins haute. Pour ceux qui voudraient faire plus de kilomètres ou qui ont les poignets fragiles, il est proposé des bracelets plus haut.

À PARTAGER...

Grâce à sa faible hauteur, son poids léger et la souplesse de son moteur, cette Thruxton Super Sport est finalement une moto très accessible, plus que le modèle de base. Du coup, les femmes seront beaucoup plus à l'aise à son guidon que sur la place arrière de la selle, pas prévue pour les longs trajets. Messieurs, il faudra partager... ou en acheter deux ! ■

Vue de dos, admirez l'étroitesse de la Thruxton remaniée par Mecatwin. Lorsqu'elle pose face au modèle originel, la belle de Montargis impose immédiatement sa classe. Plus basse, plus fine, elle est incontestablement plus belle, et plus rebelle.