EDITO & SOMMAIRE

CONTRE-CULTURE

L'ère du tout électronique, tout économique, tout écologique, tout sécurisé est en marche. La bonne conscience est partout, elle guide notre quotidien, nous enferme dans un carcan de nouveau consommateur. Difficile de s'affranchir de cette société tant la situation est confortable. « Fais pas si, fais pas ça », disait Dutronc, il n'avait pas tort. Je le constate tous les jours lorsque j'enfourche ma machine qui n'a pourtant rien d'exceptionnel si ce n'est un bi "made in" Bologne un peu bruyant, d'aspect brut et sans fioritures. Un tour de clé et je me transforme, aux yeux des bien-pensants de mon quartier, en un criminel prêt à braquer n'importe quel « DAB » du coin de la rue ou bien un hors-la-loi notoire fou au point de refuser une priorité ! À force de nous faire avaler du synthétique sans aucune saveur, on finit par y prendre goût. En atteste l'offre pléthorique des machines sur le marché. On n'a jamais vu autant de motos chez les constructeurs, pourtant, rares sont celles qui sortent du lot. Confortables, sécurisantes, voire aseptisées, rares sont les montures qui donnent dorénavant lieu à un « waow, celle-là elle me rappelle ma jeunesse ! ». De quelle jeunesse parle-t-il ? De celle qui voyait les motards rouler en bande et semer la terreur ? Sûrement pas ! Il parle du temps où la moto était un art de vivre, un mode d'expression, une façon de s'évader au quotidien. L'État n'avait à cette époque que faire d'un deux-roues bruyant ou d'aspect trop dépouillé, difficile à croire lorsqu'on sait combien coûte aujourd'hui le non-respect du seuil de décibels en sortie d'échappement. Il parle sûrement de cette jeunesse où l'on pouvait trouver la solution à une panne sans avoir besoin de brancher l'ordinateur à la prise test de la machine. Il y avait toujours une solution pour qui se trouvait en rade au bord d'une départementale du fin fond de l'Auvergne. Cette époque se résume en deux mots : cafe racer. Si tous n'avaient pas le style adéquat ou la moto préparée dans ce sens, ils en avaient l'état d'esprit. Car le cafe racer est aujourd'hui plus encore un état d'esprit qu'un art de vivre. Nombre de constructeurs se sont essayés à ce type de motos, mais ils en ont perdu l'essence. Le principe du cafe est que l'on veut transformer soi-même sa monture, la personnaliser, la façonner à son image. Cafe racer, deux mots issus d'une culture à contre-courant, dressée en opposition aux ordres établis de l'époque et qui poursuit son chemin encore de nos jours, difficilement. Difficile effectivement de s'extirper de la mouvance actuelle. Preuve en est avec la firme française Voxan qui verra bientôt ses fabuleux V-twins transformés en moteurs électriques par Venturi. Alors les nouveaux cafe racers correspondent-ils tout simplement à un effet de mode ? Pas sûr, car celui qui veut son cafe veut en premier lieu se démarquer, s'affranchir du quotidien, mais conteste-t-il pour autant les codes établis ? Plus qu'une machine correspondant à un style précis, le cafe racer est avant tout un moyen de s'exprimer, et en cela, il est d'ores et déjà unique.

Yoann Genouvrier

Sommaire

- FOCUS P4
- NEWS P6
- SHOPPING MATOS P10
- ZOOM : NCR CAFE RACER P12
- NOUVEAUTÉ : NORTON COMMANDO 961 CAFE RACER P14
- ESSAI : MOTO GUZZI V7 CAFE CLASSIC P18
- NOUVEAUTÉ : TRIUMPH THRUXTON SPECIAL EDITION P20
- SAGA : ACE CAFE LONDON P22
- COLLECTOR : LE CAFE RACER BY HAILWOOD P30
- VISITE : LES WRENCHMONKEES P38
- PORTRAIT : THE TURTLE P60
- PASSION : MECATWIN, FRENCH COFFEE P66
- PORTFOLIO : DEUS EX MACHINA P70
- RENCONTRE : BERTRAND GARCIN, LE CAFE SERRÉ P76
- RESTAURATION : DUCATI 900 À COUPLE CONIQUE P82
- KUSTOM : TRIUMPH T-BIRD TORRÉFIÉE P88
- KUSTOM : DUCATI MONSTER ROAD RACING P92
- SHOP&RIDE : TOUT POUR LE LOOK ! P94

Génération Moto
est une publication de B'Art Éditions
Sarl au capital de 37 500 euros.
RCS Créteil B 418B 576 831.
N° Commission paritaire : 75899.
N° ISSN : 1256-5377.

Directeur de la publication :
Cyril Voisin
Éditrice déléguée :
Anne Bizouarn

Rédaction :
61, avenue Gambetta
94100 Saint-Maur-des-Fossés
Tél. : 01 77 01 83 03

Directeur de la rédaction & rédacteur en chef :
Guillaume Soleilhac
guillaume@groupeoffroads.com

Rédacteurs-photographes :
Valentin Bayle
valentin@groupeoffroads.com
Yoann Genouvrier
yoann@groupeoffroads.com
Philippe Chanin.

Ont collaboré à ce numéro :
Philippe Roger
Roland Brown - Frédéric Fuzier.

Secrétaire de rédaction :
Olivia Clain

Rédacteur graphiste :
Stéphan Detchenique

Directeur de publicité :
Eric Lebon

Chef de publicité :
Catherine Villon
Tél. : 01 77 01 83 12
Fax : 01 77 01 83 19
catherine@groupeoffroads.com

Assistante de publicité :
Solène Charbonnier
Tél. : 01 77 01 83 13
Responsable gestion/fabrication :
Georges Fonseca
Comptabilité : José Martinez

Vente et réassort :
Sup 2 Presse :
16 rue de la Ferme, 91400 Orsay
Tél. : 01 64 46 63 91
E-mail : sup2presses@orange.fr

Impression : Léonce Deprez (62)
Diffusion : Presstalis
Imprimé en France

Dépôt légal à parution : juin 2010. La rédaction n'est pas responsable des pertes ou de la détérioration des textes ou photos qui lui sont adressés.

La reproduction, même partielle, de tout élément ou article publié dans ce magazine est interdite.

FOCUS
MECATWIN

LE CAFE À LA FRANÇAISE

LE CAFE RACER NE SE LIMITE PAS À SON ÎLE NATALE, LA MODE S'EST DEPUIS DE NOMBREUSES ANNÉES PROPAGÉE À TRAVERS L'EUROPE ET MÊME JUSQU'AU JAPON ET EN AUSTRALIE. EN FRANCE, IL EXISTE UN SPÉCIALISTE PASSIONNÉ QUI A DÉCIDÉ DE PRODUIRE DES CAFE RACERS À PETITE ÉCHELLE SUR BASES DE TRIUMPH ET DE HARLEY-DAVIDSON. SON NOM : FRANCK DEPOISIER. SON ENTREPRISE : MECATWIN.

Texte : Yoann Genouvrier – Photos : DR

T.Bird Sport MT

T.BIRD SPORT MT

La T.Bird Sport MT est une version plus racée de la Thunderbird Sport de Triumph. Mecatwin a développé toute une série d'accessoires pour affiner et tirer le meilleur parti d'un modèle qui, selon Franck Depoisier, est une excellente base de cafe racer. La version MT est selon lui la plus gratifiante dans la mesure où, pour un petit budget, on change radicalement le style de la moto avec seulement quelques pièces. La ligne s'en ressent puisque cette T.Bird apparaît beaucoup plus fine et aérodynamique, notamment grâce à un ensemble coque et selle monoplace réussi. Les échappements pointant vers le ciel en sortie contribuent à cette ligne effilée, ils sont aussi réalisés par Mecatwin, à l'instar du système de freinage spécifique. Le kit disques flottants Mecatwin offre un meilleur coefficient de friction et de meilleures dissipassions de chaleur. L'acier qui constitue ces derniers a reçu un traitement les rendant plus résistants qu'un disque d'origine, permettant ainsi la pose de plaquettes plus agressives et donc offrant un meilleur mordant avec les étriers d'origine. Toujours dans un esprit cafe racer, les guidons bracelets en aluminium forgé réglables se placent au plus près de la fourche pour une position caractéristique et une excellente maniabilité. L'amortisseur Bitubo, le kit de rabaissement de fourche et les pneus " taille basse " optimisent, quant à eux, la tenue de route. Le potentiel de préparation de la T.Bird Sport MT prend tout son sens lorsqu'on sait que plus de 80 % des pièces mécaniques sont communes à sa cousine, la Speed Triple. Le client peut donc choisir différent stade d'évolution sans que cela ne mette en péril sa fiabilité (la plus ultime de 124 ch étant réservée à la compétition...bien sûr !) Sous sa belle robe grise «Tungsten Grey», la T.Bird Sport MT est sans conteste la version la plus nerveuse de la Thunderbird Sport de Triumph.

Thruxton SS

THRUXTON SS

La Thruxton Super Sport, surnommée "TSS", se distingue par une ligne plus sportive que la GT. L'adoption du kit Best Power Mecatwin et d'échappements DualSystem specifiques permettent à la "TSS" de gagner en couple et en accélération. Des performances optimisées grâce à une importante chasse aux kilos inutiles. Ainsi, réalisé entièrement en carbone/Kevlar, l'habillage de la Thruxton Super Sport est aussi solide que léger. Le remplacement de la plupart des pièces d'origine se traduit par un allègement de plus de 15 kg par rapport à la Thruxton standard. Côté partie-cycle, la géométrie a été retouchée pour une meilleure maniabilité et les modifications internes de la fourches alliées aux nouveaux amortisseurs offrent une bonne tenue de route. Le freinage a été amélioré par l'adoption d'un disque spécifique et de plaquettes « racing ». Souci du détail, le garde-boue intègre un rigidificateur de fourche qui limite les torsions de cette dernière. Côté pratique, la Thruxton SS se distingue par une selle typée monoplace ou l'utilisation duo a été sauvegardée grâce à 8 cm de mousse simulant le dosseret. Le réservoir d'origine a été remplacé par un modèle plus fin mais jouissant de la même autonomie de 16 litres. D'apparence plus radicale que les autres modèles, la Thruxton SS est un pur cafe racer.

THRUXTON GT

La GT est une Thruxton que Mecatwin a voulu moins radicale en position de conduite mais plus efficace en agrément que celle d'origine. Les principales modifications de la GT se résume a son té de fourche taillé dans la masse et son guidon "Sport classic", au rabaissement de la moto pour plus de stabilité, de maniabilité et de confort aussi de par la qualité des amortisseurs Bitubo, par son caractère grâce au Kit Best Power ou de carbus CR en option, d'un freinage revu en efficacité. Par contre, si la selle duo d'origine et son dosseret escamotable ont été conservés pour des raisons pratiques évidentes, le nouvel arrière court fait vraiment « respirer » la moto question esthétique. Le choix de pièces plus discrètes comme les feux, clignotants, rétros, carter de chaîne, logos et autres pièces en alu finissent d'alléger l'ensemble. Les possibilités d'évolution sont multiples, comme pousser à l'extrême le côté "All Black" avec de nouveaux carters, échappements et jantes en aluminium noir ou, au contraire, partir sur une version plus colorée.

BONNEVILLE 800 RACER

Évolution ultime de la Bonneville, le Racer de Mecatwin affiche une ligne et un caractère tout droit issus de l'esprit cafe racer. Il est en majeure partie réalisé en carbone/Kevlar pour un poids avoisinant les 178 kg. Un poids plume pour une machine dont le moteur a été entièrement revu et corrigé, et qui adopte le kit Best Power lui permettant un gain de puissance de 13 ch et plus de 1,9 Mkg de couple. Bien sûr, l'ensemble a été revisité en conséquence. Le freinage opte pour un disque flottant et des plaquettes sintérisées. La fourche plus courte bénéficie de ressorts progressifs, ainsi que d'un raidisseur en carbone intégré dans le garde-boue qui limite les torsions. Les amortisseurs arrière d'origine ont été remplacés par des modèles Hagon. Guidons bracelets et commandes reculées en aluminium font partie de la panoplie, même si, pour ne pas s'éloigner d'une utilisation quotidienne, la position de conduite a été travaillée dans le sens du confort et non de la performance. Une possibilité de duo a été aménagée grâce aux 8 cm de mousse simulant le dosseret de selle. L'autonomie du réservoir d'origine a été sauvegardée (16 litres), tout comme le rayon de braquage. Pour des raisons d'équilibre, le Racer adopte de nouvelles jantes en alu , de 18 pouces à l'arrière et de 19 à l'avant. L'omniprésence d'aluminium poli offre au Racer un cachet indéniable. Notons qu'une version extrême a vu le jour sous le nom de Racer « Limited Edition », équipée notamment de rampes de carburateurs racing FCR de 39 mm et d'échappements Dual System en Inox sur mesure, et subissant une nouvelle chasse aux kilos lui permettant d'atteindre les 170 kg.

XLCR EVOLUTION

Conçue en 1976 la Harley-Davidson XLCR originelle est sans doute l'engin le plus « hors norme » qu'ait produit la firme de Milwaukee. Retrouver le même caractère, les mêmes émotions, les mêmes sensations, mais avec la fiabilité des versions actuelles fut le fil conducteur de ce projet. La XLCR Evolution est ainsi née, et ce dans un esprit haut de gamme. Un remodelage de la selle tient compte de la différence de taille de chacun, les commandes ont été repositionnées et sont réglables, et la tête de fourche est plus importante pour une meilleure protection. Des pièces montées sur Silentbloc ont été entièrement réalisées en carbone/Kevlar et moulées sous pression. Un arrière "autoporteur" permet d'épurer la ligne et rend possible l'utilisation d'une option duo de dépannage. Les pièces de carrosserie allégées ont permis, malgré les équipements supplémentaires, d'alléger l'ensemble de 14 kg, pour un poids total de 214 kg. L'assiette a été modifiée et l'instauration de ressorts progressifs et d'amortisseurs plus efficaces a grandement améliorée la tenue de route. Le résultat se traduit également par une garde au sol améliorée et une direction plus incisive grâce à une chasse réduite. Le freinage n'est pas en reste puisque Mecatwin a conçu de nouveaux disques de frein flottants avant et arrière traités pour l'emploi de plaquettes "racing". Sous ses airs de « locomotive du Far West » comme aime à l'appeler Frank, la XLCR Evolution montre, comme celle de 1976, que le V-twin américain peut être vu autrement qu'en éternel cruiser.

MECATWIN EN BREF

Considérée comme une référence en termes de cafe racers de petites séries, Mecatwin a vu le jour en 1985 grâce à un passionné, Franck Depoisier. L'entreprise de Montargis est au départ un atelier spécialisé dans la préparation de motos hors du commun. Franck a alors l'idée de se lancer dans l'importation des parties cycle Rickman et dans la production de micro séries Triumph Bonneville d'époque refaites à neuf, façon Hurricane. En 1993, soit un an après la renaissance de la marque Triumph, l'équipe se fait connaître grâce à sa première série limitée, la X 90, un roadster radical qui marque les esprits, notamment celui des responsables de l'enseigne anglaise. Ce modèle ouvre à la firme française les portes de l'usine Triumph d'Hinckley pour qui elle travaille quelques années plus tard sous le nom de X Company / Mecatwin, une structure de 2 000 m² entièrement autonome, capable de concevoir et de produire elle-même ses propres modèles. L'entreprise de Franck Depoisier est devenue aujourd'hui une référence dans le domaine des motos d'exception, mais surtout des cafe racers sur bases de Triumph et de Harley-Davidson.