MECATWIN LE SORCIER

GÉNÉRATION MOTO VOUS INVITE DANS L'UN DES TEMPLES DE LA MOTO VERSION HAUTE COUTURE ! SÉRIES LIMITÉES OU EXEMPLAIRES UNIQUES, LES TRIUMPH DE FRANCK DEPOISIER SONT DE VÉRITABLES PETITS BIJOUX.

Texte Thomas Caplain, photos Thomas Caplain, Mecatwin et DR

Quand j'ai l'impression qu'une moto cache un vrai potentiel, mon rôle consiste à le mettre en valeur, à accentuer ses qualités et gommer ses défauts pour en faire une version haut de gamme. En petites séries ou en exemplaire unique. Le ton est donné.

Franck Depoisier s'est fait une spécialité de la nouvelle Bonneville et des 3 cylindres à carbus, les fameux T-Bird. « La nouvelle Bonneville est une très bonne base pour travailler. J'ai essayé, avec la première série de Bonnie, la "Spécial", de lui redonner l'apparence et le caractère moteur des anciennes. Un gros travail sur la partie cycle : nouvelle selle façon T120, nouveaux garde-boue, nouveaux feux et clignotants. Affiner l'ensemble me semblait impératif. Pour la partie cycle, le freinage reçoit un disque flottant et des durites aviation, un compte-tour et de nouveaux amortisseurs. Enfin, pour le moteur, j'ai beaucoup travaillé sur le tempérament. L'idée était, bien entendu, de retrouver le côté vivifiant des anciennes. » Pari réussi, puisque la "Spécial" affiche +1,2 Mkg entre 3000 et 4000 tours et +2 Mkg entre 5000 et 6000 tours !

L'arrivé de la nouvelle mouture de l'usine anglaise, injectée, est également passée entre les mains de Franck avec un résultat plus que satisfaisant. « Plus difficile de travailler sur l'injection. Mais le résultat est loin d'être mauvais ! »

« Les tarifs atteints par les Bonnie Mécatwin revendues en occasion nous confortent dans l'idée que nous devons continuer à travailler dans cette même direction : l'exigence de qualité et la rareté des motos produites. » Il faut dire que les qualités de Franck ne sont plus à démontrer. « J'ai passé plus de 10 ans à réparer, préparer, piloter, transformer, restaurer et bichonner les anciennes Bonneville. Mais il ne faut pas être passéiste. A une époque où la répression fait rage, la nouvelle Bonneville à toute sa place sur le marché actuel. Il suffit de se pencher sur son berceau et elle devient une machine attachante, ne rechignant jamais à une bonne arsouille ! »

Mecawtin n'en est d'ailleurs pas à son coup d'essai. En 1993, alors que Triumph tente de revenir sur le devant de la scène, l'entreprise de la "petite Venise du Gâtinais" présentait la fameuse X90, sur la base d'un trois cylindres à carbus. « Un roadster vif qui provoqua l'intérêt de Triumph Hinckley. Je voulais sortir la Hurricane des temps modernes ! ». Dès lors, Mecatwin/X Compagny est capable de concevoir et produire en interne ses propres modèles. Après une période durant laquelle Franck importe les cadres Rickman « superbes, mais pas du tout rentables », c'est sa rencontre avec le

Bonneville TX. La dernière-née des ateliers de Franck.

La TX a été réalisée sur une base de Bonnie injectée. Minimaliste, la New Bonnie prend des airs de "bad girl" !

Envie de sortir des sentiers battus...la scrambler est faite pour vous ! Comme toutes les autres machines Mecatwin, la scrambler respire fort !

Le 3 cylindres à carbu reste le moteur préféré du boss des lieux !

L'étonnante Rocket devient la Rocketeer. Du noir et du tonus en plus !

Une Thurxton GT injection moins radicale ? Mecatwin y a pensé.

La Thruxton SS ou comment affiner une Thruxton stock un peu pataude !

Une ligne affinée, un moteur plus puissant et les éléments disgracieux en moins : un pur Café-Racer.

http://www.mecatwin.com/

designer Craig Vetter qui va lui donner le goût du design. En 1997, Mecatwin signe un nouveau coup en présentant, lors du Mondial du deux roues, l'Ascot. « L'Ascot a représenté la véritable coupure avec les motos anciennes et l'ouverture vers la série limitée. » Aujourd'hui, la gamme est importante. Pratiquement tous les styles sont revisités, allant de la réplique de l'ancienne jusqu'au café-racer exclusif, en passant par les scramblers. La Rocket III, le monstre anglais, bénéficie lui aussi de la patte des ateliers de Montargis.

« Le tarif des motos est en adéquation avec le travail effectué. Une machine Mecatwin ne coûte pas plus qu'une jolie moto moderne, mais on jouit en plus du bonheur de rouler sur quelque chose de différent et de raffiné, jusque dans les moindres détails ».

On n'arrive pas chez Mecatwin comme dans une simple concession. Préférez d'abord le téléphone afin de vous assurer de la présence et de la disponibilité de cet homme... très occupé ! Mais une fois les portes franchies, vous découvrirez ce que veulent dire gentillesse et passion. ■