

Du vrai

Franck Depoisier, appelez-le Frankie, n'est pas un commerçant. Bien qu'il n'avoue que 32 ans, il s'est longtemps spécialisé dans la restauration de machines de collection. Avec passion : il n'y a qu'à voir le soin plus que méticuleux déployé à restaurer ou transformer une moto pour comprendre que ce n'est pas l'appât du gain qui le motive. Frankie est un mec à part. Alors forcément son antre, Mécatwin, est un bouclard hors-normes. Y pénétrer, c'est remonter le temps, bondir plus de 20 ans en arrière. Des Triumph de tout âge côtoient une vieille Harley XRTT, une

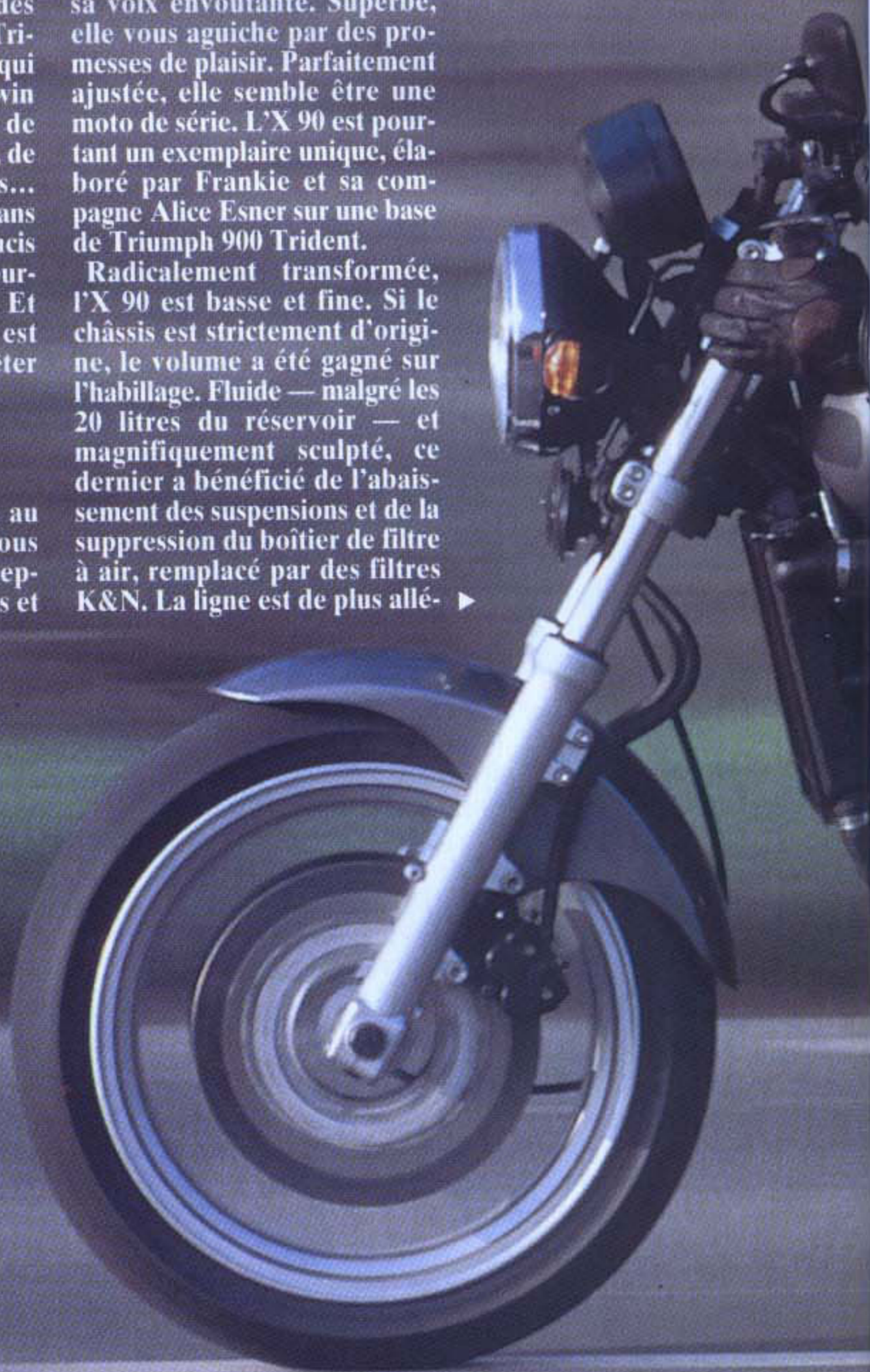
Yamaha TD 2 du début des années 70. Il ya même une Trident Rickman de 72 nickel qui squatte son bureau. Mécatwin est entièrement décoré de pièces moteurs, d'habillages, de casques bol ou jet, de revues... une caverne sans vitrine et sans ordre, à 1000 bornes des soucis de rentabilité qu'impose pourtant ce style de commerce. Et au milieu de ce décor, il est impossible de ne pas s'arrêter sur l'X 90.

Des promesses de plaisir

Eclatante, l'X 90 tranche au milieu des vintages. Elle vous charme par sa finition exceptionnelle, ses courbes suaves et

sa voix envoûtante. Superbe, elle vous aguiche par des promesses de plaisir. Parfaitement ajustée, elle semble être une moto de série. L'X 90 est pourtant un exemplaire unique, élaboré par Frankie et sa compagne Alice Esner sur une base de Triumph 900 Trident.

Radicalement transformée, l'X 90 est basse et fine. Si le châssis est strictement d'origine, le volume a été gagné sur l'habillage. Fluide — malgré les 20 litres du réservoir — et magnifiquement sculpté, ce dernier a bénéficié de l'abaissement des suspensions et de la suppression du boîtier de filtre à air, remplacé par des filtres K&N. La ligne est de plus allé-

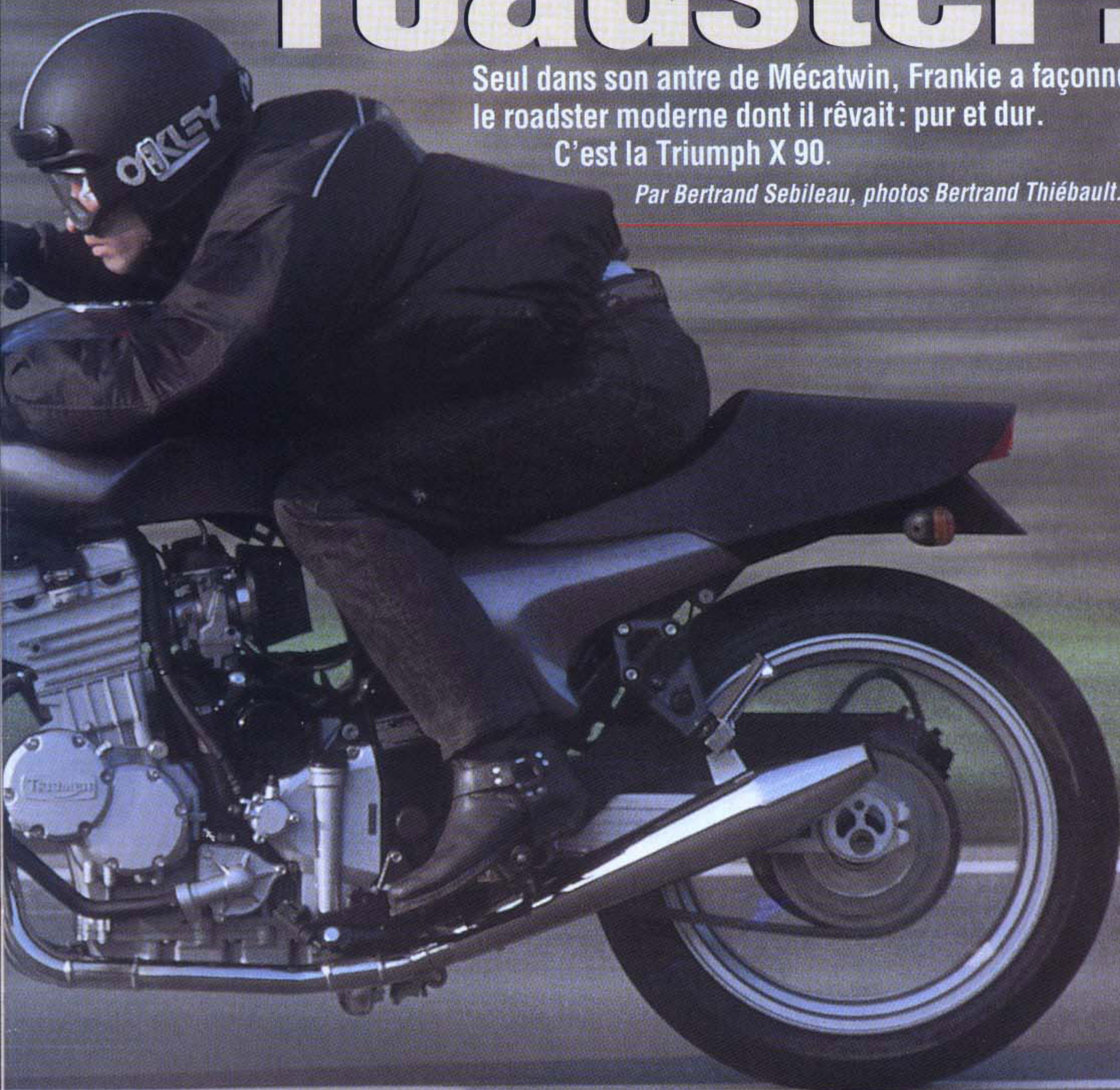


twin

roadster !

Seul dans son antre de Mécatwin, Frankie a façonné le roadster moderne dont il rêvait : pur et dur. C'est la Triumph X 90.

Par Bertrand Sebilleau, photos Bertrand Thiébault.



Cent vingt pour cent pur jus La X 90 a conservé toutes les qualités d'une Triumph d'origine en lui apportant une esthétique et un caractère très affirmés. Elle empiète ainsi très largement sur les plates-bandes des V Max ou Mostro, en proposant une partie-cycle plus équilibrée et l'onctuosité Triumph.



L'ensemble selle/coque se dépose en à peine de minutes et se remonte aussi rapidement, tant les ajustements sont d'une précision parfaite. Hormis l'abaissement des suspensions, qui fait gagner hauteur de selle, le kit de fourche et l'amortisseur, tout le reste de la partie-cycle demeure strictement



Frankie la fée a, d'un coup de baguette mag

► gée par l'adoption de deux superbes échappements inox, de quatre clignotants de taille réduite et de nouveaux garde-boue. La position de conduite est modifiée par un nouveau guidon, avec une platine support rapportée sur le té de fourche. Frankie a également travaillé les suspensions : il a monté un kit raffermissant la fourche d'origine, jugée trop souple sur la Trident ; l'amortisseur arrière est un White Power. Enfin, la carburation a été adaptée aux filtres et aux

nouveaux pots à l'aide d'un kit Dynojet et de nombreux passages au banc chez Almet-Moto. Cela semble peu, mais c'est beaucoup quand on évalue le résultat.

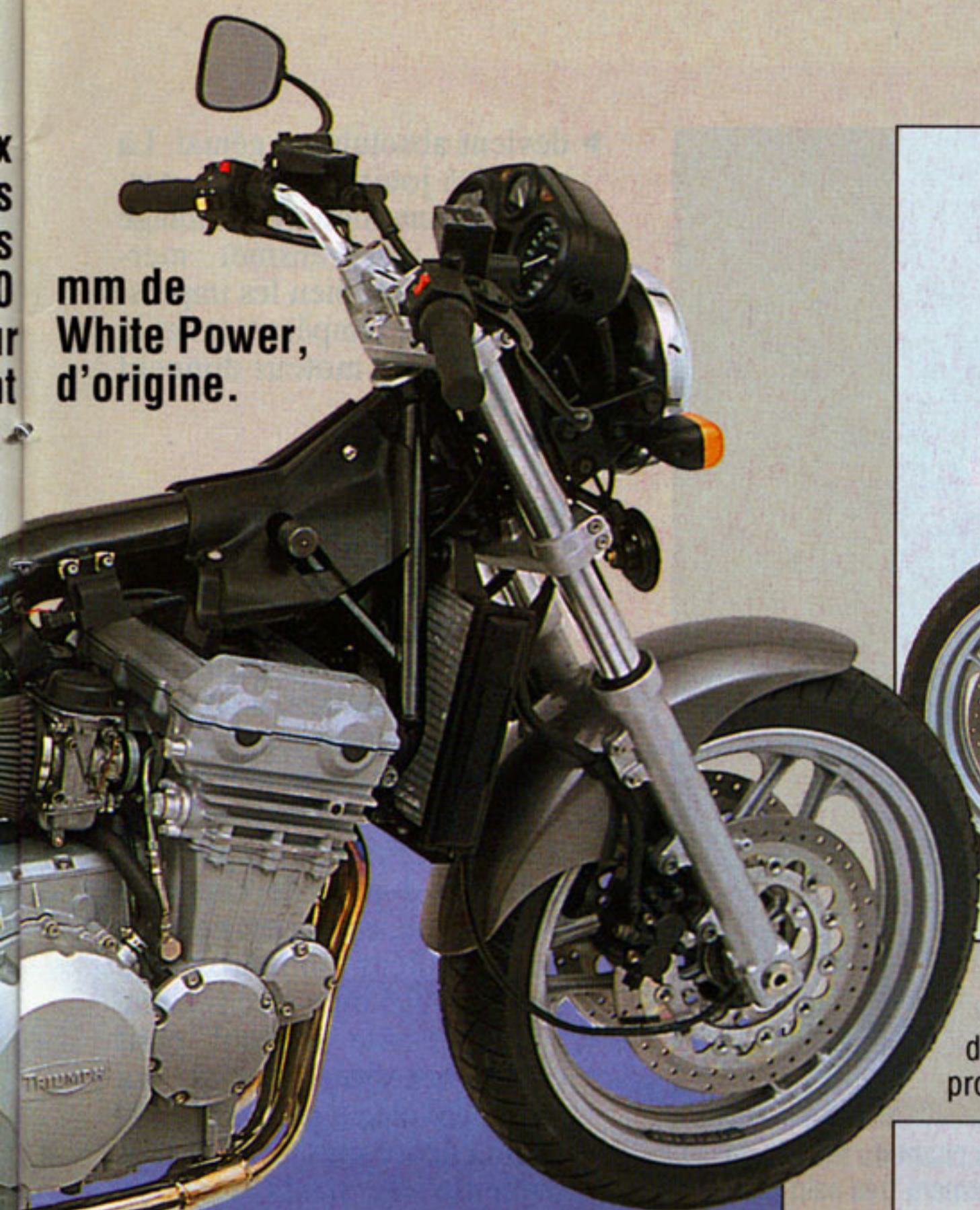
Il faut dire que Frankie n'en est pas à son coup d'essai. Outre ses nombreuses restaurations très soignées, il a déjà réalisé une réplique de la célèbre Triumph Hurricane, machine qui a inspiré l'X 90. Par cette dernière, Frankie a voulu créer le roadster pur et dur : « Quand Triumph est

revenu sur le marché, leur principe de standardisation de l'équipement avait une faille ; autant les modèles carénés justifient l'utilisation à laquelle ils sont destinés, autant la Trident, qualifiée de roadster, ne correspond pas — moteur excepté — à l'image que je me fais de ce type de machines. Miss Trident avait besoin d'un lifting. J'ai donc voulu pousser à fond le concept du roadster, le vrai, le pur : une moto plaisir où la ligne et le tempérament ne font qu'un et où tout ce qui

pourrait perturber cette exclusivité est éliminé. »

Pour que sa moto ne soit pas qu'une simple curiosité de salon, Frankie s'est imposé un cahier des charges draconien : l'X 90 devait demeurer parfaitement utilisable et fonctionnelle. Aussi, pas une patte n'est supprimée du cadre d'origine ; repose-pied passager, rayon de braquage et autonomie sont préservés. La selle, biplace, conserve la même épaisseur de mousse ; elle abrite les composants électriques parfaitement

mm de
White Power,
d'origine.



Des différences dans l'esprit et la lettre Admirez le travail : plus étroite, moins haute, plus légère, plus élancée mais aussi plus "pêchue" que la 900 Trident d'origine, l'X 90 donne toute sa valeur à la dénomination roadster. La Trident se rapproche davantage d'une GT qu'on aurait déshabillée.



Vers la perfection

L'agencement et la fixation des composants électriques et des câblages afférents sont très soignés. La selle s'ouvre et se ferme sans l'ombre d'une hésitation... bref, difficile d'émettre des critiques sur la réalisation de l'X 90.



que, transformé une basique en vrai roadster

fixés et agencés, s'ouvre et se ferme sans la moindre hésitation... Bref, l'X 90 est une vraie moto, étudiée et réalisée avec précision par un amoureux du détail parfait. Pourquoi tant de soins ? Simplement parce que Frankie veut que sa moto vive, se multiplie et sillonne les routes. Depuis le début, elle est pensée pour que la mise en œuvre de la transformation soit simple et rapide (sept heures pour la transformation de l'habillage, trois de plus pour les suspensions ;

entre cinq et dix heures pour la totale, avec essais et mise au point de la carburation et des suspensions) ; elle est pensée pour être facile à vivre et à entretenir. Ainsi, cette précision du montage permet de poser ou déposer la coque en moins de deux minutes. L'entretien n'est ni plus ni moins que celui dévolu à une Trident d'origine. Mais assez tourné autour, allons lui faire un brin de causerie !!

Heureusement que j'ai fait mes preuves comme essayeur,

sinon je ne suis pas sûr que Frankie m'aurait laissé prendre possession de sa belle. Je suis le premier, après lui, à flirter aussi étroitement avec la moto de sa vie. Il la couve littéralement des yeux. Il est inquiet, aux aguets, fébrile... On le comprend : il a consacré un an à l'X 90, en plus de son travail au magasin. Depuis tout ce temps, il y pense jour et nuit. Et puis il faut dire qu'il a de quoi être jaloux !! Car en plus d'être belle, sa moto a un sacré tempérament. La hauteur de

selle ramenée de 810 à 750 mm facilite le contact ; la nouvelle position de conduite est agréable et réduit l'effet de moto trop grande que les Triumph ont l'habitude de produire sur mon mètre 70. Seuls les repose-pied semblent un peu trop en arrière. Mais c'est un détail que l'on oublie dès que l'on se met à rouler. Toute façon, l'X 90 ferait oublier n'importe quoi tant elle est généreuse. Avec les filtres, les échappements et le réglage de carburation, le trois cylindres ►



WAAABROOO L'X 90 régale le pilote de sa superbe sonorité et on ne se lasse pas du chant du moulin au rétrogradage. Parfaitement stable et d'un bon équilibre, elle fait preuve d'un comportement très sain mais pourrait être encore plus "joueuse", si elle était plus courte.

Frankie un philosophe dans l'atelier



« Je me sens un peu à part dans ce milieu, où l'on trouve des gens qui sont préparateurs parce qu'ils ont mis un truc en carbone et une peinture perso, et d'autres parce qu'ils ont fait des motos d'exception en remisant au placard des problèmes du genre duo, confort, autonomie et surtout prix de vente; des adeptes du compliqué et, à l'inverse, ceux qui proposent des "scooters-gentil-lapin". Une moto, par ce qu'elle procure, se doit d'être racée et lorsqu'elle est faite avec passion, elle s'achète avec passion. Il appartient au designer de souligner son caractère. Et entre malaxer le passé et l'avant-garde à tout prix, il y a un juste équilibre à trouver. Mes dernières grandes émotions ont été l'Aprilia de GP il y a deux ans — à se taper le cul par terre — et plus récemment la Ducati 916. »

(Nous avons les mêmes valeurs !)

C'est sur papier puis de l'argile à modeler que les galbes du roadster ont pris vie. Pour assembler de façon très précise, par collage, les éléments de la coque, Frankie a dû réaliser un marbre. La coque complète pèse 3,5 kg sans la protection thermique d'origine, qui est conservée.



► devient absolument génial. La sonorité jouissive est en parfaite communion avec l'image roadster et transmet merveilleusement bien les impressions que le tempérament et la puissance du moteur donnent par brassées.

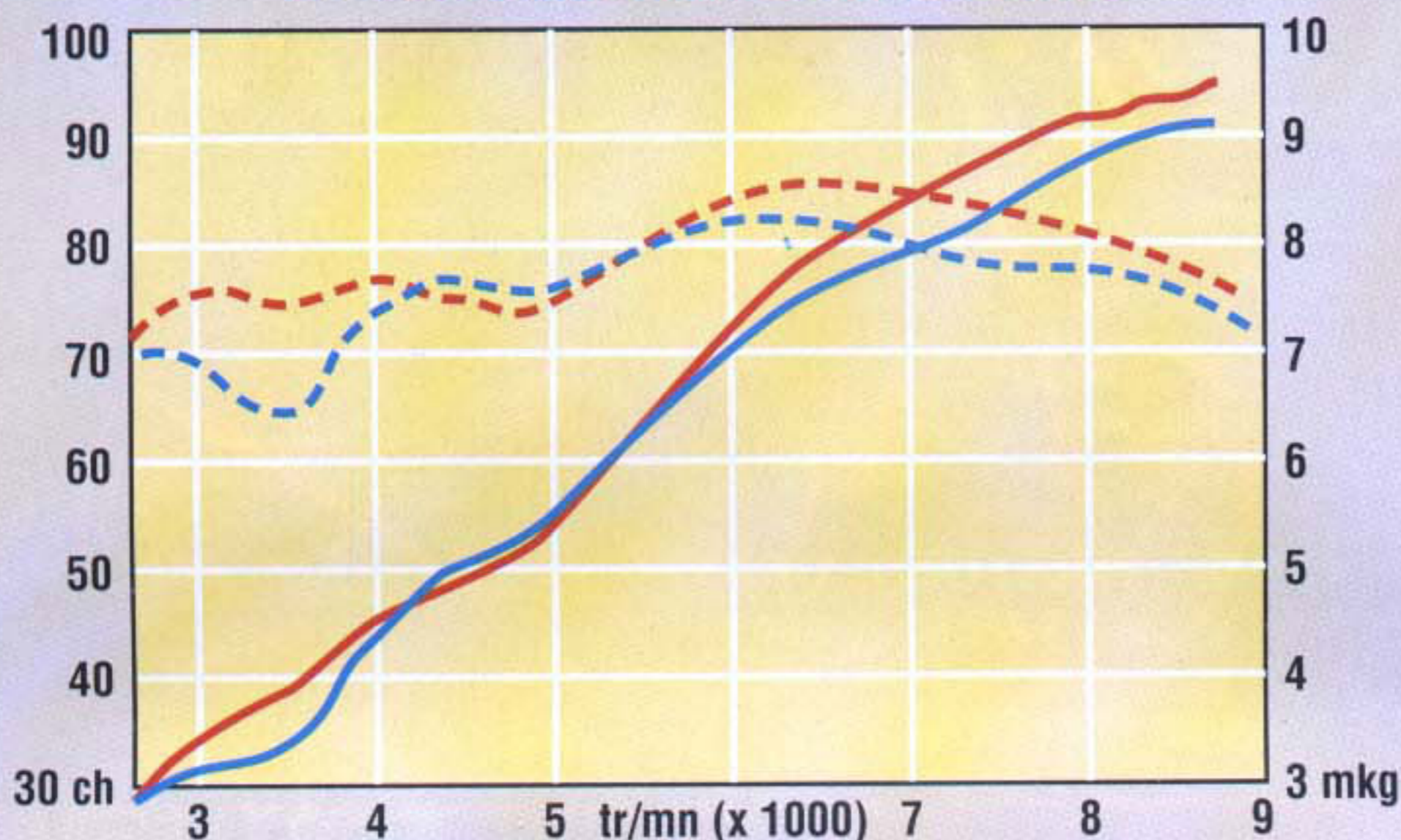
Un sacré tempérament

D'origine, le moteur Triumph est déjà une référence. Mais là, il se surpasse. S'il conserve toute sa civilité en termes de facilité d'utilisation, il présente ensuite un aspect plus rugueux et un caractère bien plus explosif qui vous embellissent la vie d'un coup. Frankie est parvenu à gagner 1 mkg de couple à 3 500 tr/mn, ce qui est énorme sur un moteur qui fournit déjà d'origine 6,5 mkg à ce régime. Vient ensuite le tout petit creux nécessaire, celui qui rend l'envolée à partir de 5 500 tr/mn encore plus riche et plus copieuse. A hauts régimes, l'X 90 s'avoue également plus puissante de 4 chevaux, avec 95 ch à 9 000 tr/mn. Précisons que l'X 90 est plus légère de 23 kg que la Trident. Ce gain de poids contribue à rendre la poussée si bestiale quand on ouvre en grand. Mais il participe également à la vivacité et à l'agilité de la moto.

Avec un centre de gravité abaissé, l'X 90 vous régale dans la circulation urbaine. On ne se lasse pas des WAAABROOO du rétrogradage; on jette la moto sur l'angle de façon aisée et naturelle et on sort des coins de rue comme catapulté dans une sonorité puissante et envoûtante. Je retrouve des sensations que m'avait procurées la Mostro Super JBT (MJ 1110), mais avec une partie-cycle plus tradition-

Triumph X 90 Mécatwin

L'X 90 mesurée au banc



900 Trident Couple - - - - - 8,22 mkg à 6 300 tr/mn
Puissance ———— 91 ch à 8 600 tr/mn

X 90 Couple - - - - - 8,58 mkg à 6 800 tr/mn
Puissance ———— 95 ch à 8 800 tr/mn

Le montage des pots inox, des filtres à air K&N et le réglage pile-poil de la carburation à base de kit Dynojet ont permis d'obtenir un copieux renforcement du couple à bas et hauts régimes du moteur par rapport au Trident d'origine. De même, la puissance a grimpé de quatre chevaux.

◆ **Caractère**

L'X 90 possède un tempérament de feu. Le 3 pattes Triumph revisité par Frankie est génial.

◆ **Esthétique**

Quelque soit l'angle sous lequel on la contemple, elle est superbe et sa finition est exceptionnelle.

◆ **Facilité**

Elle pousse très fort, mais demeure facile grâce à son gabarit réduit et à son onctuosité. L'entretien est aussi simple que celui d'une moto de série.

◆ **Garde au sol**

Comme l'X 90 a été surbaissée, elle demande quelques précautions pour monter sur les hauts trottoirs. En duo, il est probable que la garde au sol soit trop juste.

◆ **Béquille**

L'X 90 n'est pas suffisamment inclinée lorsqu'elle repose sur sa béquille latérale. Mais la parade est aisée: il suffit de limer un peu la butée.

Le coût de la transformation

Pour 25 000 F, auxquels il faut rajouter naturellement les 59 900 F de la Trident neuve, Frankie vous livre la réplique de la moto de cet essai. Mais les transformations peuvent être détaillées :

- **Habillage complet** (coque peinte, entièrement équipée et prête à poser, garde-boue avant et arrière, feu arrière et selle) : 18 000 F
- **Pots inox poli** 3 900 F la paire (3 500 F noirs)
- **Platine support de guidon et guidon** 1 700 F
- **Filtres à air K&N** 900 F
- **Clignotants** 600 F
- **Kit carburation** 1 260 F
- **Combiné amortisseur White Power** 2 880 F
- **Kit fourche** 700 F

Pour plus d'informations, vous pouvez contacter Franck Depoisier à :

Mécatwin 105, avenue Maurice Thorez, 94200 Ivry sur Seine.
Tél. : (1) 46.71.05.07.
Fax : (1) 46.71.51.92.

FICHE TECHNIQUE

Les caractéristiques techniques de l'X 90 sont identiques à celles de la Triumph 900 Trident (voir essai MJ 1073) sauf :

Couple	8,6 mkg à 6 500 tr/mn
Puissance	95 ch à 9 000 tr/mn
Hauteur de selle	750 mm
Réservoir d'essence	20 litres dont 5 de réserve
Poids	222 kg tous pleins faits

► nelle, plus équilibrée. Pour les joueurs, la moto ainsi rabaissée aurait gagné à être un poil plus courte en adoptant un bras oscillant moins long. Cela aurait amélioré encore la vivacité, la motricité et favorisé les wheelings. En revanche, la stabilité, excellente, y aurait certainement perdu. Et puis ça complique les transformations. Non, telle quelle, l'X 90 est parfaitement réussie. Très excitante en ville, elle continue à l'être sur route, même si la pression de l'air limite la vitesse de croisière aux alentours de 150 km/h. Les suspensions raffermies sont conformes à la philosophie de la moto et ne grèvent pas exagérément le confort. La tenue de route est parfaitement saine et si l'avant est vif, il encaisse les inégalités sans broncher. Avec un tel look, un tel tempérament et un tel moteur, chaque trajet rivalise d'agrément avec la promenade dominicale du possesseur de TVR. Pour les non-branchés bagnole, la TVR est un superbe roadster anglais équipé d'un méga V 8 que j'associerais volontiers dans mon garage avec l'X 90... Une petite augmentation chef ? J'en aurais grand besoin pour la TVR qui s'échange au-dessus de 300 000 F, moins pour l'X 90. Aux 59 900 F d'une 900 Trident neuve, Frankie vous demande 25 000 F supplémentaires pour accéder au nirvana de l'X 90. C'est raisonnable !!

Bref, les objectifs de Frankie sont atteints. Plus roadster pur et dur, y'a pas !! Mais ce qui est génial, c'est que l'X 90 reste une Triumph classique, avec la même douceur de commandes, la même onctuosité d'utilisation, la même absence de défaut. Avec même une maintenance facilitée par la dépose ultra-rapide de l'habillage.

Frankie a raison !! Triumph s'est arrêté en chemin avec la Trident. L'X 90 Mécatwin est le VRAI roadster Triumph. Le pur, le dur !

