

TRIUMPH «ESPRIT DES SIXTIES» ► avec Garry Lawrence

La tradition perpétuée

Construire une machine spéciale de nos jours se révèle de plus en plus difficile. La plupart des assemblages, notamment sur base de cadre Norton Featherbed ont déjà été réalisés. De nombreuses machines sont également remises en état d'origine ce qui rend la recherche de pièces draconienne. Pour couronner le tout, l'âge moyen de ceux qui ont connu ces Bitzas s'élève dangereusement, alors, il y a peu de chances de les voir monter en selle... Eh oui, si kicker un 1000 Vincent est une expérience pour un jeunot, pour un sexagénaire, l'affaire peut être toute autre.

Nous sommes en 2010, et c'est une tradition vieille de plus d'un demi siècle qui est préservée

Construire, de nos jours, une machine spéciale... Originalité, perpétuation d'une culture, «hors sujet»? Si nous admirons les Bitzas, café racer et autres spéciales, n'oublions pas que leurs racines remontent aux années où on les assemblait avec des pièces «actuelles» pour l'époque, c'est à dire modernes. Alors, construire un café racer en 2010, avec des pièces «modernes» n'est-ce pas une façon de perpétuer une tradition?

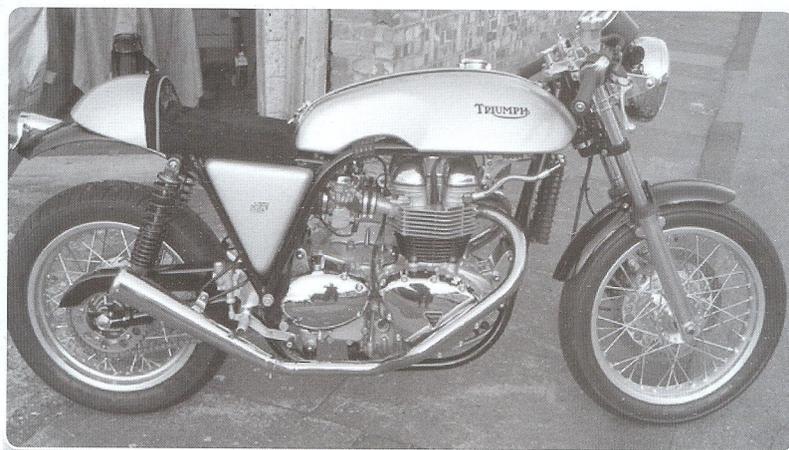


En dépit de la technologie autant mécanique qu'électrique, l'approche est minimaliste

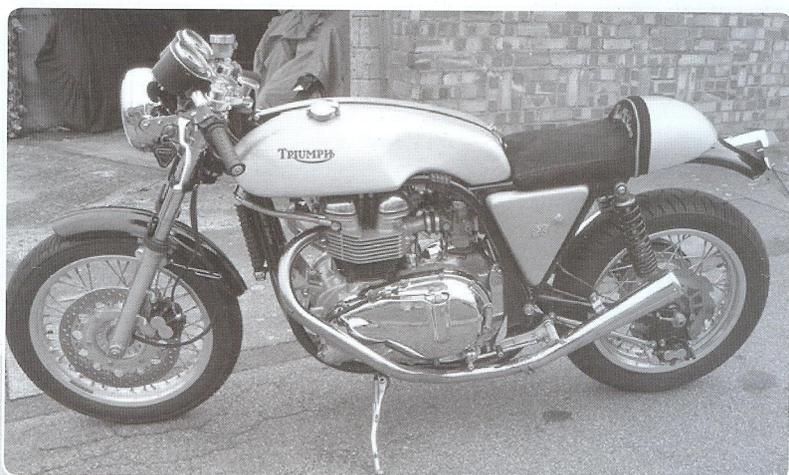
C'est en tenant compte de ces considérations que je me suis orienté vers un café racer pour les jeunes et les moins jeunes. Le café racer est en vogue, il n'y a qu'à voir le volume de transactions sur le web concernant les motos et les composants qui gravitent autour. Le choix qui me parut évident pour la motorisation fut celui de la nouvelle Triumph Bonneville, favorable avec son démarreur électrique, moteur fiable et de très nombreuses pièces d'occasion disponibles. Le choix des équipements reste personnel, j'ai décidé de tenter de construire un nouveau café racer dans le pur style des années 60.

■ La base

C'est à ce moment qu'un ami a décidé de se séparer d'un lot de pièces destiné à une Triumph spéciale car le temps lui manquait pour mettre son projet en œuvre. L'ensemble comportait un cadre de T100 actuel, le moteur juste posé dessus. Il restait beaucoup à faire en termes de design et de fabrication, mais je percevais son potentiel vis à vis de mon objectif. Cette moto avait commencé sa vie comme Bonneville T100 en 2004. Quand j'ai acheté l'ensemble, elle n'avait que 1000 miles et tout était quasi neuf. Le moteur bénéficia tout de même d'une optimisation de la fluidité des conduits de gaz, d'un kit d'augmentation de l'alésage, d'arbres à cames semi course, et des incontournables pistons à haute compression.



le réservoir, de type Manx Short Circuit joue, en l'absence de filets, la carte de la discrétion



«Swept back exhaust», comme il se doit, et silencieux proches de ceux de la Matchless G9 rappellent de bons souvenirs

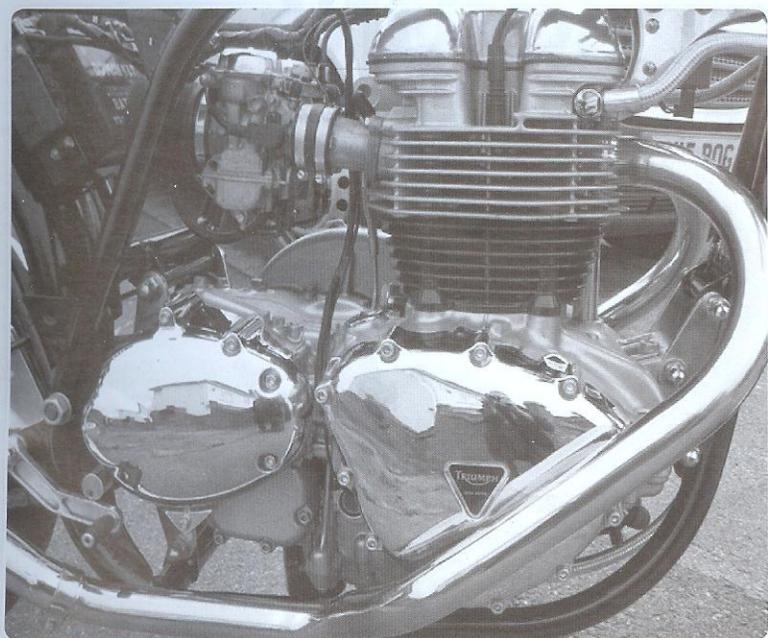
■ Partie cycle

Les pivots du bras oscillant sont profondément modifiés pour revenir à un montage traditionnel. (L'origine comportait un ancrage du bras à l'arrière du moteur). Le moteur est maintenu par quatre platines des plus conventionnelles. A titre d'information, le cadre fourni par Unity, lui aussi, conserve les platines d'origine. Mon cadre a été réalisé par Terry Meade, de Maidstone, dans le Kent. Il a l'apparence d'un Featherbed, mais il est bien plus léger qu'un cadre d'origine Norton ou Triumph. Les roues et la fourche proviennent d'une Triumph Thruxton stock, ils ont juste été désassemblés pour être polis. Les amortisseurs arrière sont des Koni.

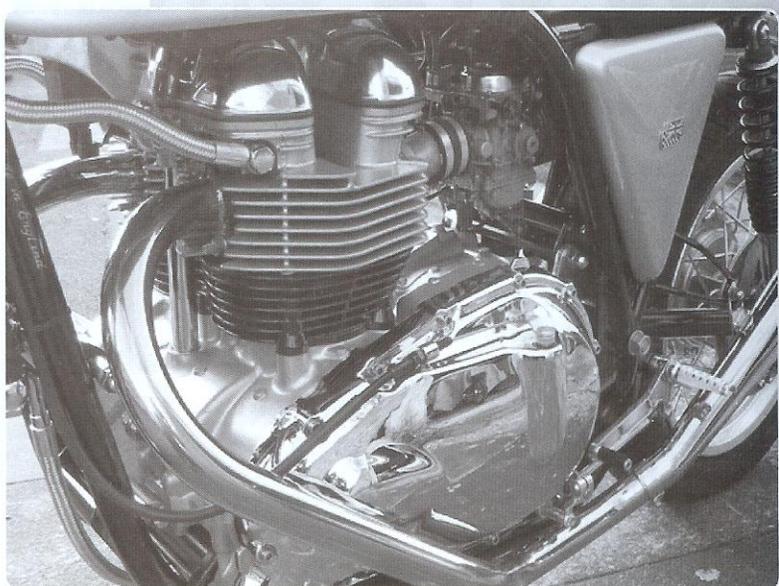
■ Equipements

La platine d'instrumentation est également d'origine, elle est juste découpée et polie pour procurer le fini typique des années 60. L'optique de phare provient d'une Suzuki GSX 1200, acheté sur ebay. Par contre, les platines de support du phare sont réalisées sur mesure, elles rapprochent l'ensemble des instruments des tubes de fourche pour améliorer l'apparence.

Le réservoir d'essence, la base de selle et les carters latéraux sont façonnés à la main à partir de feuille d'aluminium. Le réservoir est une reproduction du réservoir Manx type «Short Circuit», mais il enveloppe sa partie arrière. La selle est une copie conforme, parfaitement ajustée, à l'image des carters latéraux qui occultent la batterie et divers équipements électriques. La finition est réalisée en gris British Leyland. J'ai décidé de ne pas ajouter de filets de peinture pour ne



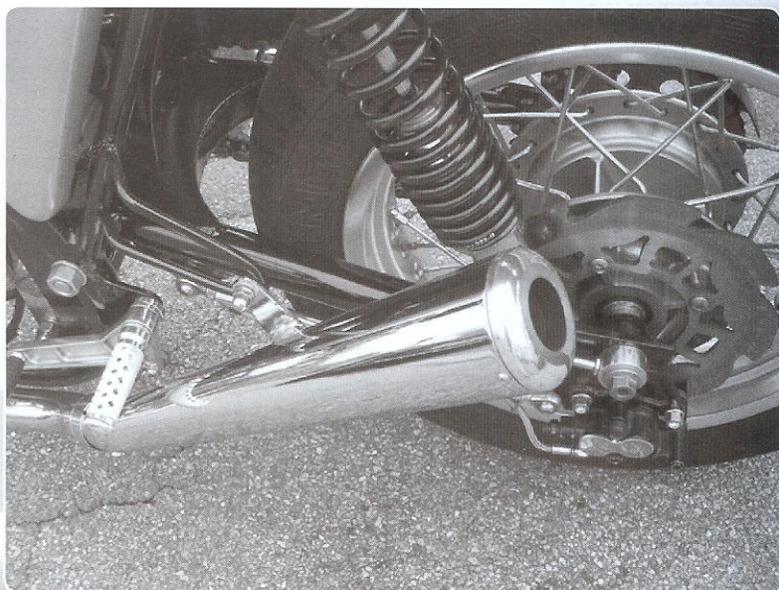
Le bloc est résolument moderne, mais le vertical-twin est préservé



L'essentiel, avec la préparation moteur, se trouve à l'intérieur !



Le logo et les lignes ont évolué, mais le « classicisme » est respecté



Les Short Megatons sont à peine plus imposants que les amortisseurs

pas faire trop Manx. Le radiateur d'huile est positionné à l'extérieur des tubes du berceau. Ceci a impliqué la fabrication de nouveaux conduits. Les échappements sont en inox, leur courbure est aussi traditionnelle que possible. Ceci a nécessité beaucoup de travail car les mégas, bien qu'achetés sur un site en ligne, ne l'étaient pas pour autant avec les tubes. La béquille latérale d'origine a été coupée, ressoudée pour s'adapter au cadre. J'ai réalisé l'ensemble des fixations dans une optique minimaliste.

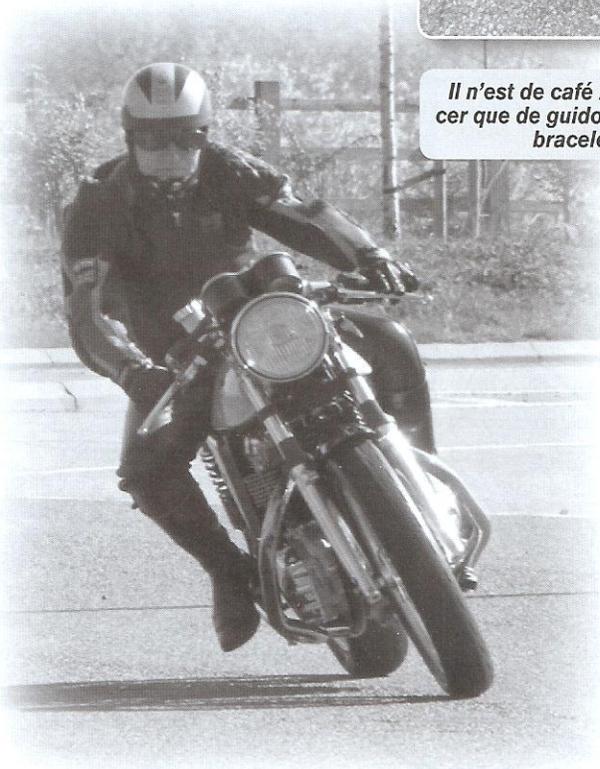
■ Ça se corse !

Le domaine le plus complexe pour construire une spéciale à partir d'une moto moderne est le circuit électrique. Il y a quasiment un relais pour chaque fonction. Pour éviter les ennuis, je suis parti d'un faisceau neuf sur lequel j'ai greffé un lot de relais d'occase. L'avantage théorique, en partant d'un faisceau d'origine, c'est qu'il doit correspondre au schéma. Toutefois, entre le schéma et le faisceau, toutes les couleures ne correspondaient pas. C'est très frustrant, et ça m'a bouffé une semaine pour tout repérer.

■ On enchaîne !

Après montage à blanc, direction la peinture, le chromage. Une fois les pièces revenues, il faut faire attention à ne pas les endommager. Personnellement je garde les pièces peintes soigneusement rangées jusqu'au montage final. Assemblage terminé, pleins de combustible et d'huile faits, c'est le moment de mettre en route et de se diriger vers la station de contrôle technique. La moto passe haut la main ! J'avoue que par rapport à une machine des années 60, le pilotage est bien différent, mais de nombreux spectateurs pensent qu'il s'agit d'une machine des sixties. Comme quoi l'état d'esprit est préservé.

Le pilotage implique une approche plus actuelle, mais le concept est sauvé !



Il n'est de café racer que de guidons bracelets

