The Project W650

La vie est riche en rencontres. Certaines sont anodines et éphémères, d’autres sont des coups de foudre et puis il y a les rencontres simplement humaines, amicales, le fruit d’une passion partagée… Ce genre de rencontres qui peut aboutir à des projets, ou une collaboration, comme le projet W650. Pour moi, il a toujours été important de partager des moments, des valeurs ou des passions avec des personnes. Chaque individu a son vécu, ses principes et ses idées. Chacun de nous est riche de sa propre histoire et de ce qui le fait avancer.

J’ai rencontré Nicolas il y a deux ans lors de nos journées de Flat Track que nous organisons avec mon pote Domice au sein de notre association Vintage Racing Spirit. On se voyait ponctuellement lors de ses journées et discutions autour de notre ressenti sur la piste et surtout nous échangions beaucoup sur nos motos. On partageait une vision commune des choses : un amour des machines vintage et un certain goût de l’esthétisme simple et épuré. Nicolas avait lancé son atelier de préparation moto Egerie Moto il y a quelques temps et moi je lançais tout juste la marque Age of Glory. Et il venait de réaliser deux très belles motos dont la sienne pour le Flat Track que j’aimais beaucoup. Plutôt naturellement, le projet est finalement né par lui-même au fil de nos discussions. J’avais une moto sur laquelle je voulais travailler, pas mal d’idées mais pas toutes les compétences requises. Et je me suis vite rendu compte que Nicolas les avait et en plus partageait une idée commune du travail bien fait et de l’esthétisme.

Il n’aura pas fallu beaucoup de temps pour que le projet s’initie et quelques jours après je débarquais chez Nicolas avec la moto. L’aventure commençait.

Mon idée de base était de réaliser un street track dans un esprit néo-rétro : reprendre quelques codes vintage mais en gardant une moto actuelle. J’avais d’ailleurs réalisé un petit croquis de ce que je souhaitais avoir en rendu final et préparé quelques planches photos avec certains détails intéressants. En discutant avec Nicolas, certaines idées apparaissaient difficiles à mettre en œuvre, dans le budget que nous avions fixé alors que d’autres semblaient plus cohérentes. Nos échanges et discussions ont permis d’affiner et optimiser le projet en fonction de nos contraintes pour aboutir à une moto plutôt aboutie et réussie, à nos yeux en tout cas. Nicolas a effectué un très gros travail sur ce projet qui a nécessité plus de 200h d’atelier. Mais lui comme moi, sommes plutôt fiers du résultat.

Rien n’a été simple sur ce projet. Il y avait pas mal de défis à relever par rapport à l’idée du projet initial. Par exemple l’idée de vouloir adapter une fourche inversée n’a pas facilité la tâche de Nicolas. Mais il a relevé le défi, avec succès ! Après avoir étudié l’idée et trouvé le meilleur compromis, nous avons déniché une fourche d’Aprilia 550 SXV. Il fallait quelque chose qu'on puisse monter sans faire des modifications qui pourraient affecter la fiabilité du train avant. Hors de question de passer le pivot au tour ou de faire du bricolage sur des points de sécurité. La fourche de SXV semblait le bon compromis, suffisamment longue pour un tracker (une fourche de sportive aurait été trop courte), surdimensionnée et équipée d'un support de frein radial. Il ne lui manquait que la bonne couleur, de nouveaux roulements adaptés et une réduction de débattement. Les deux roues ont été rayonnées à nouveau et rehaussées par une paire de pneus Firestone type Flat Track vintage.

Le travail de l'inox constitue une autre part importante de cette préparation. L'échappement sur mesure est constitué de différents coudes soudés entre eux. Les cordons de soudures ont ensuite été meulés et l'ensemble brossé pour une finition mate/satinée. On fait au mieux pour limiter le bruit de ces deux simples tubes en intégrant un DBKiller « tuné maison ». Les supports de phare et garde-boues sont également fait main en Inox et constituent un rappel matière/couleur avec cet échappement ainsi que les rayons.

Nous avons opté pour un réservoir différent et il a fallu le modifier pour adapter un nouveau bouchon d'essence. Des pattes de fixation sur le cadre sont ajoutées pour son montage. Une peinture bleue métallisée est choisie, le logo Age Of Glory doré est aussi réalisé en peinture. Avec les caches latéraux assortis ce sont les seuls pièces brillantes de cette W650. Les autres pièces sont au maximum satinées mais surtout mattes, soit par vernis soit par microbillage.

Côté électrique on confie le nœud principal à Motogadget. Il s'agit surtout de pouvoir épurer le poste de pilotage à l'aide de commandes intégrées. Pour gagner de la place, on utilise une micro batterie au lithium. Ainsi tout le faisceau rentre sous la selle dans la boite d'origine, légèrement réduite car elle ne doit plus dépasser de la boucle arrière bien rabotée.

L'assise devait coller à l'idée de base : selle monoplace en cuir couleur camel avec seconde petite assise posée sur le garde-boue arrière. Pour que ce soit solide c'est plutôt le garde-boue qui vient se fixer sous le pouf qui repose sur un support en acier capable de supporter le poids d'une personne. Les poignets de guidon ont elles aussi été entourées par le cuir, façon guidoline.

Et on passe sur toutes les heures de nettoyage, décapage, application d'epoxy, vernis etc… nécessaires pour finir de donner vie à cette machine, qui nous l’espérons, vous plaira autant qu’à nous !

La garniture est faite en cuir. Ce dernier sera aussi utilisé pour réaliser des grips façon « guidoline ».