**MX EVO Bonneville: The Triumph desert sled, revisited.**

A ‘scrambler’ used to be a motorcycle purposed for off-roading. But these days, people use the word to describe anything with knobby tires, a bench seat and wide bars.

[Ton Up Garage](http://www.tonupgarage.com/) can throw the term around with confidence. These ‘MX EVO’ Bonneville scramblers are a breath of fresh air—proper throwbacks to the days when McQueen and co. were thrashing Triumphs out in the desert.

“We’ve always been enduro and motocross enthusiasts,” say the Portuguese crew, “So we have this huge personal connection to off-road riding and racing. This bike was a massive ‘must build’ for us.”

EVO #0—the first in a limited series—was actually built two years ago. Since then, Ton Up’s Daniel and Pedro have put it through its paces. “We rode it, raced with it, broke it, and after all that time we’ve made a few corrections that have improved it.”

The starting point was a 2005-spec, 790cc, carbureted [Triumph Bonneville](http://www.triumphmotorcycles.com/bikes/Classics). “Technically, we wanted to spice up the engine,” says Ton Up. “We wanted more power and definitely more torque, but above everything, acceleration!”

In went a 904cc Wiseco big-bore kit, helped along by a pair of Keihin FCR39 flatslide carbs. The engine breathes through K&N filters, and exhales through a high-level, two-into-one exhaust from [Zard](http://www.zardlab.com/?lang=en). The ECU was modded to raise the rev limit, a racing clutch installed and the gearing changed. The bike now tops out at 180km/h.

Ton Up opted to keep the Bonnie’s 19” front and 17” rear wheels, but wrapped them in appropriate rubber: [Continental TKC80s](http://www.revzilla.com/product/continental-twinduro-tkc80-dual-sport-tires?partner_site_id=128). And they left the braking system mostly stock, fitting a braided brake line up front along with a Magura master cylinder and lever. The suspension’s been upgraded though, with Öhlins components at both ends.

The rest of the build’s laden with mods that tick both styling and functionality boxes. The high alloy fenders, chunky seat and rear frame loop are all reminiscent of classic desert sleds.

MX bars from [Fehling](http://www.fehling.de/) are matched to MX grips and wide, serrated foot pegs. And Ton Up have designed a sump guard and sprocket cover specifically for the EVO series.

Lighting’s kept to a bare minimum, with a PIAA light up front and a Lucas-style tail light at the rear. The electrical system’s been reworked around various Motogadget components, running off an Anti-Gravity Lithium-ion battery. EVO #0’s equipped with a [TrailTech Voyager GPS](http://www.trailtech.net/digital-gauges/voyager-moto-gps)-enabled speedo—useful for weekend adventures.

Ton Up built EVO #0 as their prototype—it’s a shop bike and a test rider for potential customers. So the classic paint scheme is a reflection of Jose and Pedro’s own tastes and references.

And they’ve tested it well. “We’ve used it several times on trails and in Raids, and it handles very well, keeping up with classic Africa Twins and Super Teneres. Of course it is still a heavy bike, even though it’s lighter than a stock Bonneville.

“You feel the weight on more technical dirt roads, but it’s still a great bike with enough agility.”

With their prototype sorted, the guys have already completed their first commission—EVO #1—for client [NOBRAND](http://shop.nobrand.pt/) shoes. While it shares much of EVO #0’s DNA and parts, there are a few notable differences.

For starters, EVO #1 is built on a 2011-model, EFI-equipped Bonneville T100. The fuel injection’s been tuned, but the engine capacity’s been left stock.

The overall vibe is a little more refined, with Motogadget bar-end turn signals, a more traditional Motogadget speedo, and a different taillight. And there’s that coffee-tinged paint scheme, complemented by a two-tone leather seat and matching grips.

Ton Up say the more refined approach was deliberate, to illustrate that the MX EVO series could lean more towards a more aggressive, or a classier, vibe.

If you want your own Bonneville scrambler, there’s even more options available. Ton Up can kit each bike with [Pretech](http://www.pretech.co.uk/%22%20%5Ct%20%22_blank) brake calipers and floating discs, suspension from both Öhlins and WP, and lighter alloy wheels. And the final trim and finishes are, naturally, customizable as well.

Sounds good to us. If you agree, you’d better get in touch quick: they’re only building nine.

**MX EVO Bonneville: возвращение пустынного Triumph desert sled**

Раньше скрэмблеры принято было считать «внедорожными» мотоциклами. Но в наши дни это название применяют к любому байку с шиповаными шинами, большим сиденьем и широким рулем.

Но уж кто как, а механики из «Ton Up Garage» могут применять этот термин к своему новому произведению без зазрения совести. ‘MX EVO’ Bonneville – настоящий глоток свежего воздуха – истинное свидетельство тех времен, когда McQueen и компания колесили по пустыне.

«Мы всегда были фанатами эндуро и мотокросса», - признаются португальские механики. - «Так что у нас большая личная симпатия к внедорожным гонкам. Этот байк был для нас обязательным пунктом к сборке».

Первый представитель этой ограниченной серии - EVO #0 – был построен два года назад. С тех пор Даниэль и Педро из «Ton Up» существенно его переработали. «Мы проехались на нем, погоняли, сломали его, а после всего этого доработали и сделали несколько преобразований, которые сделали байк существенно круче».

Началось дело с карбюраторного двигателя Triumph Bonneville 790cc спецификации 2005 года. «Технически, мы хотели немного оживить двигатель», - говорят механики. – «Нам хотелось большей мощности, большего вращающего момента, но прежде всего – более высокой скорости!»

В итоге ребята остановились на крупном Wiseco 904cc и парочке карбюраторов Keihin FCR39. Мотор вдыхает через фильтры K&N и выдыхает через высококлассный двойной выхлоп производства Zard. Электронный управляющий блок был усовершенствован так, чтобы максимально увеличить количество оборотов, сцепление сменили на более подходящее для гонок, а зубчатую передачу заменили. Теперь байк разгоняется до 180 км/ч.

Португальские кастомайзеры предпочли сохранить передние и задние колеса Bonnie’s 19” и 17”, но одели их в более подходящие шины - Continental TKC80s. Тормозная система была оставлена в основном без изменений: плетеная тормозная магистраль с главным цилиндром и рычагом производства Magura. А вот подвеску ребята доработали: с обоих краев были установлены детали Öhlins.

Остальная работа сборщиков касалась уже функционального дизайна: высокие литые крылья, короткое и широкое сидение, задний контур рамы – все было сделано в лучших традициях классики пустынных байков.

Руль на MX поставили фирмы Fehling – с подходящими ручками, подножки установили широкие и зубчатые. Специально для этой серии механик разработали особую защиту для двигателя и звездочек.

Свет на мотоцикл поставили по минимуму: передняя фара PIAA и задний фонарь Lucas-style. Электрическая система была переработана с учетом разнообразных мото-гаджетов, питается она от литий-ионного аккумулятора Anti-Gravity. На первом представителе серии EVO был установлен спидометр с TrailTech Voyager GPS – идеальный вариант для прогулок на выходных.

Модель EVO #0 была построена португальскими мастерами как образец для дальнейшей линейки – этот байк будет «магазинным» вариантом, на котором смогут прокатиться потенциальные заказчики. Так что классическая цветовая гамма, в которой выполнен мотоцикл – отражение собственных предпочтений Хосе и Педро.

Проверен, однако, «магазинный» байк по-максимуму: «Мы неоднократно испытывали его в разных условиях, и бегает он отлично: ни в чем не уступает Africa Twins и Super Teneres. Конечно, он все еще остается тяжеловесом, хоть эта модель и легче, чем оригинальный Bonneville. Вес ощущается на действительно сложных грязных дорогах, но тем не менее – это отличный байк с хорошей проходимостью».

Прототип ребята проработали на славу и уже собрали первую модель на продажу - EVO #1 – для NOBRAND shoes. Хотя в целом новый мотоцикл повторяет своего предшественника, есть несколько весьма заметных отличий.

Начнем с того, что EVO #1 собран на основе модели 2011 года, оснащенной EFI Bonneville T100. Система впрыска топлива была перебрана, но мощность двигателя оставили без изменений.

Общий образ мотоцикла более благородный, чем у предшественника: поворотники от Motogadget, более традиционный спидометр и другой задний фонарь. Цветовая гамма подобрана кофейных оттенков, с идеально подобранным двухцветным сидением и ручками.

Представители «Ton Up» говорят, что этот благородный образ был избран намеренно, чтобы показать: модели серии MX EVO могут быть как агрессивными, так и классически-стильными.

И если вы захотите стать обладателем собственного скрэмблера Bonneville – вариантов предостаточно. Механики из «Ton Up» могут поставить тормозные скобы Pretech и плавающие диски, подвеску Öhlins или WP, легкие литые колеса…дизайн зависит от вашего желания.

Звучит круто, не правда ли? Но желающим стоит поторопиться: моделей собираются строить всего девять.