CONCOURS GARAGES #3 ✪ GAGNEZ UN TOUR À MÉTAUX

Café Racer

NAL

n°58
Juillet-août 2012

SPÉCIAL TT
NOTRE SUPPLÉMENT GRATUIT DE 24 PAGES

MECATWIN SPEEDBACK

Happy birthday, Bonnie TT

KRUGGER L'INVERSION DE CULASSE

ROAD-TRIP LES TRÉSORS SUISSES

MOTO LÉGENDE LE JUBILÉ

M 04973 - 58 - F: 5,90 € - RD

FOLLOW THE LEADER

Un coup d'œil dans les archives, et l'on s'aperçoit que cela fait un bail qu'une Triumph-Mecatwin n'a pas eu les honneurs d'une couverture de *Cafe Racer*. Ou que *Cafe Racer* n'avait pas été honoré d'une Mecatwin en couverture. Il y avait eu la Bonneville Tracker dans le numéro 2 de l'été 2002, la Thruxton SS dans le numéro 11 de l'automne 2004. Mais depuis, *nothing*. Ce n'est pourtant pas que Franck Depoisier a chômé ces sept dernières années : le succès de ses créations ne s'est jamais démenti, et le carnet de commandes de la X-Company est plein comme un Bonnie réalésé en 1087 cm³ par Matt Capri. Il est probable qu'il aurait pu fournir chacune de nos couvertures.
Alors que la préparation sur base Classic de Triumph atteint un paroxysme, il était important, si ce n'est vital, de revenir à Mecatwin, qui fête les 10 ans de sa Bonneville TT. Pour trois raisons au moins. Parce que Franck Depoisier a initié le genre. Parce qu'il est l'un des rares à offrir une finition et une qualité de fabrication "constructeur". Parce qu'il a toujours été copié, mais jamais égalé. Sa soif de perfection et son exigence de légitimité historico-motocycliste le brident parfois. Lui interdisent les sentiers battus de la tendance (d'ailleurs, il la précède souvent, cette tendance). Franck ne montera pas de Firestone Deluxe, simplement parce qu'ils ne tiennent pas la route. Ne cédera pas à la selle plate, car qui dit conduite dit un minimum de confort. Et ne laissera jamais traîner un vilain câble ni balafrer une mauvaise soudure. Militant radical, il dit non à la dictature de l'esthétisme esthétisant. Et vous ne le verrez pas fréquenter les blogs à la mode.

Pourtant, Franck Depoisier a encore plein de choses à nous montrer et à nous apprendre. Parce qu'il connaît la moto et la mécanique comme peu de monde – surtout si elles sont anglaises ; parce qu'il sait mieux que quiconque ce qu'est le travail bien fait. Alors juste un conseil : en matière de préparation, *follow the leader*. Et notez que cela est aussi vrai en ce qui concerne la presse motocyclettiste de caractère.

Bertrand Bussillet

Cafe Racer est édité par Les Éditions du Dollar, SARL au capital de 10 000 €.
Siège social (rédaction et administration) :
4, impasse Trulliot, 75 011 Paris.
Tél. : 01.42.71.00.41.
caferacer@cafe-racer.fr
www.cafe-racer.fr

Directeur de la publication
Bertrand Bussillet
bertrand@cafe-racer.fr
Assistante
Zineb Madini
zineb@cafe-racer.fr

RÉDACTION
redaction@cafe-racer.fr
Rédacteur en chef
Bertrand Bussillet
bertrand@cafe-racer.fr
Secrétariat de rédaction
La Boîte à lettres

Ont collaboré à ce numéro
Albin Carrière
albin@cafe-racer.fr

Zef Énault
zef@cafe-racer.fr

Thomas Caplain, Dimitri Coste, Patrick Douki, Gary Inman, Lorenzo, Andrea Minoja, Jean-Éric Perrin, Rob Schoehuys, Sophie Smith-Melcion, Phillip Tooth, Samuel Zaoui.

Graphiste
Éric Doxat
eric.doxat@free.fr

PUBLICITÉ
Marketing - Développement commercial
Charles-Henrick Gaurier
charles@cafe-racer.fr
Tél. : 06 89 30 65 04

DIFFUSION
Abonnements
Zineb Madini
Tél. : 01.42.71.00.41.
zineb@cafe-racer.fr
Cafe Racer
4, impasse Trulliot, 75 011 Paris.

Tarifs d'abonnements
1 an / 6 numéros : 35 €
Étranger : nous consulter

Anciens numéros
www.cafe-racer.fr

Ventes
(diffuseur de presse)
2C Consulting
Valérie Chavaudra
Tél. : 01.49.44.05.49.

FABRICATION
Impression
Léonce Deprez
Imprimé en France

Distribution
Presstalis

Commission paritaire
N° 0214 K 81643

Dépôt légal
À parution

N° ISSN : 1273-6600
Tous droits de reproduction réservés pour tout pays. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

TRIUMPH

OH HAPPY DAYS!

Pour célébrer les 10 ans de la TT, Franck Depoisier avait envie de développer un modèle plus radical. « *Une version qui fleure bon les Fifties, la banane et le jeans retroussé,* dit-il. *Une version* Happy Days, *en quelque sorte.* » Cela n'avait jamais été fait, et vous allez comprendre pourquoi…

Pour un préparateur, fût-il de la trempe de Mecatwin, épurer un cadre moderne n'est donc pas une mince affaire. « *Sauf si l'on n'est pas très regardant sur la méthode, bien évidemment…* »

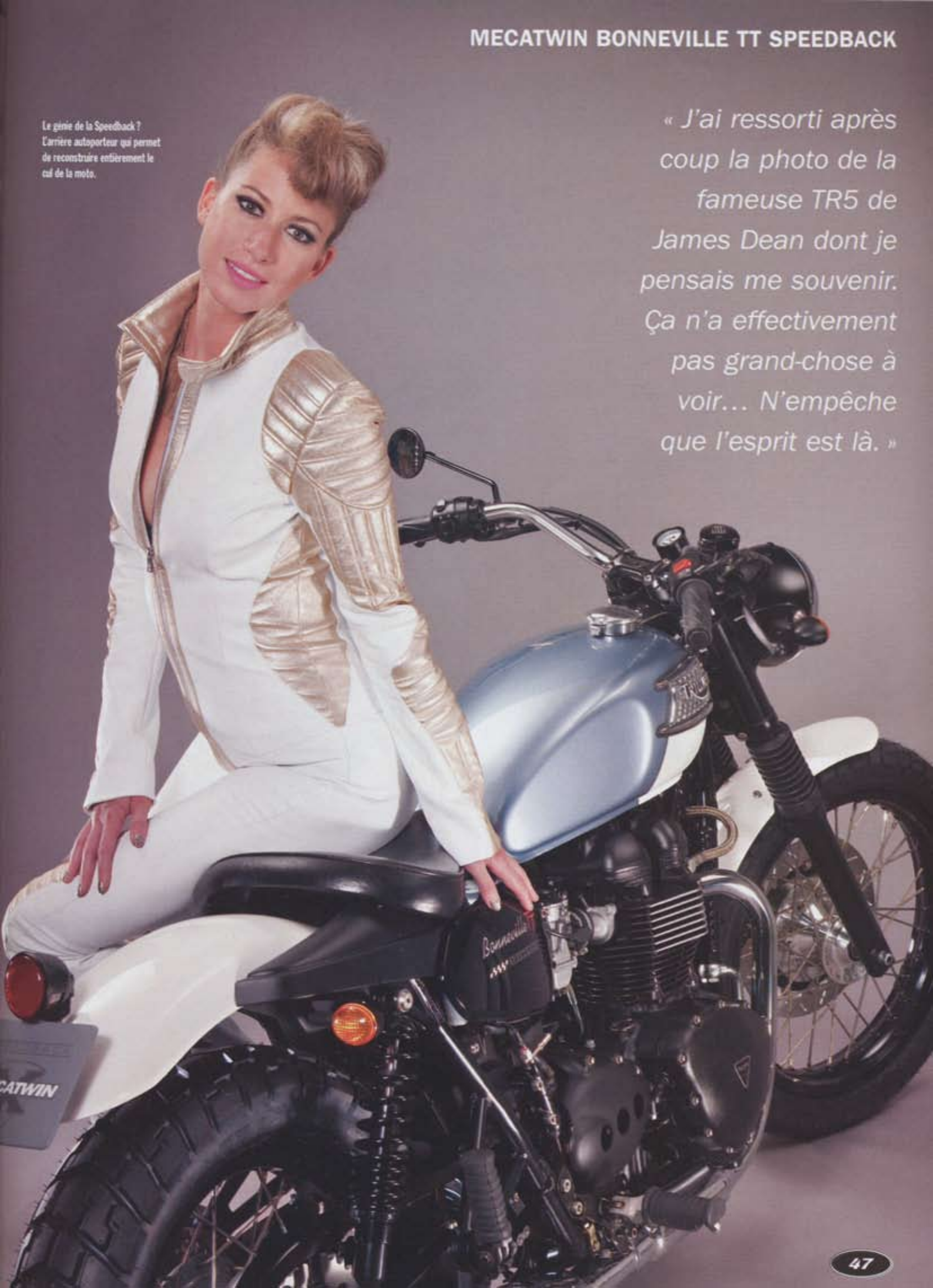
TRIUMPH

Au-delà de la qualité de fabrication irréprochable, de la finition des plus classieuse, cette Speedback apporte une nouvelle référence dans la gamme Bonneville TT.

Franck Depoisier est finalement comme tout le monde: « *J'adore le style dépouillé. Et vu les demandes que nous avons dans ce sens, je ne suis pas le seul. Le problème, c'est que nous travaillons sur du moderne. Et s'il n'y a aucun regret côté fiabilité, il n'en va pas de même côté châssis.* » Franck ne parle pas que d'esthétique, bien sûr. Plutôt de mécanique, voire de fabrication: cela fait longtemps que les cadres ne sont plus constitués de tubes simples sur lesquels vient se greffer tout le reste. La technique a évolué et les châssis s'adaptent désormais plus aux pièces que l'inverse. « *A l'instar de ce qui se passe sous le capot d'une voiture,* poursuit-il, *cela fait bien trente ans que les constructeurs font des économies sur le non-visible. Ceux qui ont vu débarquer les premiers Deltabox japonais avec leurs super soudures extérieures et gros pâtés intérieurs en rigolent encore. Les autres n'ont qu'à soulever leur selle pour comprendre. Goussets non fermés, soudures baveuses, etc. Et depuis trente ans, quasiment aucune marque n'y déroge.* »

Pour un préparateur, fût-il de la trempe de Mecatwin, épurer un cadre moderne n'est donc pas une mince affaire. « *Sauf si l'on n'est pas très regardant sur la méthode, bien évidemment... Cela dit, même si la mode de la "selle-plateau" actuelle semble en satisfaire beaucoup, je ne me suis jamais senti ni le droit ni l'envie de proposer ce genre de solution à nos clients. Soit un tube est beau, soit on refait. Et qui dit soudure, dit peinture... de cadre. Je parle de vraie peinture, bien sûr, pas de retouche ! Il y a une réputation à défendre et des choses à éviter...* »

Connaissant la maison et son haut niveau d'exigence, le dépouillement ne pouvait être abordé qu'en professionnel: « *Toute la spécificité de la Speedback réside dans ce mariage d'une ligne vintage avec un cadre actuel. J'ai donc pris cela comme un exercice imposé* (... avec rendu des copies à date fixe, n'est-ce pas, cher ami !), *car il y a toujours un cahier des charges qui te ramène à la réalité, surtout quand l'objectif est d'en faire une série.* » On peut résumer aisément ces



Le génie de la Speedback ? L'arrière autoporteur qui permet de reconstruire entièrement le cul de la moto.

« J'ai ressorti après coup la photo de la fameuse TR5 de James Dean dont je pensais me souvenir. Ça n'a effectivement pas grand-chose à voir… N'empêche que l'esprit est là. »

Au-delà de la qualité de fabrication irréprochable, de la finition des plus classieuse, cette Speedback apporte une nouvelle référence dans la gamme Bonneville TT.

Franck Depoisier est finalement comme tout le monde: « *J'adore le style dépouillé. Et vu les demandes que nous avons dans ce sens, je ne suis pas le seul. Le problème, c'est que nous travaillons sur du moderne. Et s'il n'y a aucun regret côté fiabilité, il n'en va pas de même côté châssis.* » Franck ne parle pas que d'esthétique, bien sûr. Plutôt de mécanique, voire de fabrication: cela fait longtemps que les cadres ne sont plus constitués de tubes simples sur lesquels vient se greffer tout le reste. La technique a évolué et les châssis s'adaptent désormais plus aux pièces que l'inverse. « *À l'instar de ce qui se passe sous le capot d'une voiture,* poursuit-il, *cela fait bien trente ans que les constructeurs font des économies sur le non-visible. Ceux qui ont vu débarquer les premiers Deltabox japonais avec leurs super soudures extérieures et gros pâtés intérieurs en rigolent encore. Les autres n'ont qu'à soulever leur selle pour comprendre. Goussets non fermés, soudures baveuses, etc. Et depuis trente ans, quasiment aucune marque n'y déroge.* »

Pour un préparateur, fût-il de la trempe de Mecatwin, épurer un cadre moderne n'est donc pas une mince affaire. « *Sauf si l'on n'est pas très regardant sur la méthode, bien évidemment... Cela dit, même si la mode de la "selle-plateau" actuelle semble en satisfaire beaucoup, je ne me suis jamais senti ni le droit ni l'envie de proposer ce genre de solution à nos clients. Soit un tube est beau, soit on refait. Et qui dit soudure, dit peinture... de cadre. Je parle de vraie peinture, bien sûr, pas de retouche ! Il y a une réputation à défendre et des choses à éviter...* »

Connaissant la maison et son haut niveau d'exigence, le dépouillement ne pouvait être abordé qu'en professionnel: « *Toute la spécificité de la Speedback réside dans ce mariage d'une ligne vintage avec un cadre actuel. J'ai donc pris cela comme un exercice imposé* (... avec rendu des copies à date fixe, n'est-ce pas, cher ami !), *car il y a toujours un cahier des charges qui te ramène à la réalité, surtout quand l'objectif est d'en faire une série.* » On peut résumer aisément ces

contraintes: le projet doit être économiquement viable, facilement adaptable, très costaud pour la version duo... et compatible quelle que soit l'année de la Bonnie à transformer (les calculateurs des EFI sont situés sous la selle). Mais surtout: « *Il faut trouver une solution à ce gros dilemme qui consiste à devoir épurer un max tout en cachant la misère. En gros, faire un habillage qui déshabille ! Faire du roots, mais bien fini ! Ce projet, c'est un peu comme si on m'avait donné pour mission de concevoir un bikini qui doit planquer les varices...* »

SABRES PORTEURS

Et puis, tous les préparateurs le savent: plus ça paraît simple, moins ça l'est ! La solution retenue par Mecatwin fut la réalisation d'un arrière autoporteur, constitué d'un support de selle dans lequel viennent se glisser deux "sabres" porteurs. Sur ce même support viennent se greffer le garde-boue, les caches latéraux et le passage de roue. « *Avec la selle arrière optionnelle, cela fait, mine de rien, une dizaine de pièces s'imbriquant les unes dans les autres,* affirme Franck. *La pièce la plus technique étant le support de selle qui, à part remplir à lui seul plusieurs fonctions, est censé cacher la misère tout en essayant de faire oublier le côté "fond de selle". Car on est d'accord: une selle mono fixée sur un bout de tôle aurait été pathétique...* »

Pour le reste, la version Speedback hérite des équipements que l'on retrouve sur 90 % des Triumph-Mecatwin, c'est-à-dire (dans le désordre ?) 13 canassons et 30 % de couple en plus grâce au kit BestPower, les suspensions et le freinage optimisés, les pneus mixtes montés sur des jantes alu noires, une position scrambler bien cool et tout un tas de petits détails et de traitement noir qui font du bien aux yeux.

Vient enfin la question du style: car, au-delà de la qualité de fabrication irréprochable, de la finition des plus classieuse, cette Speedback apporte une nouvelle référence dans la gamme Bonneville TT, et réactualise ainsi une période bénie pour les amateurs de belles mécaniques: « *Il est important pour moi de ne pas tomber dans le clone. Ma technique pour cela consiste curieusement à ne pas chercher à me documenter avant. C'est le meilleur moyen pour ne pas être tenté de reproduire à l'identique. Il faut faire marcher la boîte à souvenirs et t'inquiète que les fantasmes se chargent du reste ! Ce qui compte, c'est l'esprit d'ensemble. Par exemple, j'ai ressorti après coup la photo de la fameuse TR5 de James Dean dont je pensais me souvenir. Ça n'a effectivement pas grand-chose à voir... N'empêche que l'esprit est là.* » Ça fonctionne, tout en proposant autre chose, et c'est bien là ce qui intéresse le plus Mecatwin. Qui va passer maintenant en mode production: la TT Speedback fera l'objet d'une série limitée EFI à partir d'octobre prochain.

Texte BB et FD. Photos Rob Schoehuys.

REMERCIEMENTS

À Franck pour avoir tenu les délais, eh oui !; à Petra, notre modèle; à Isabardot, pour le stylisme, et à Hervé Saint-Cerin, pour la coiffure.

LA MUSE

En 2002, Mecatwin vendait sa première Bonneville TT. Depuis, l'artisan de Montargis en a assemblé plus de 200. Franck Depoisier nous raconte son best-seller.

« Sur le site de Mecatwin, il y a, à la rubrique Bonneville TT, la photo d'un pilote, avec son trophée et sa Trophy. Pour moi, elle appartient à ces images qui vous restent après avoir feuilleté un livre : une photographie qui résume une atmosphère, une histoire, une culture. Qui capte des trucs. À mon sens, celle-ci a capté ce qu'est le scrambler à l'ancienne : des pneus à tétines, un grand guidon et des garde-boue courts. Quand la Triumph 800 Bonneville est sortie en 2001, elle se prêtait parfaitement à une telle préparation.

« Le modèle TT est, pour ainsi dire, né en même temps que le Tracker – une déclinaison clin d'œil aux motos de cross *vintage*, mais aussi plus élitiste que ce dernier par son prix et son utilisation. Le désir de mixer les solutions qui optimisaient le comportement de la Special et les équipements du Tracker s'est vite imposé. Parmi les ingrédients retenus : un bon caractère moteur, un son qui prend aux tripes, de meilleures suspensions, un bon freinage, une position très cool, une bonne bouille et le même côté pratique qu'un modèle de série… Pour une moto plus fun et plus authentique, tout y était ! »

EMBLÈME ET INSPIRATRICE

« Mieux, je pense que la TT est assez représentative du mouvement néo-classique, enfin… j'espère – celui qui plaît, dont le but n'est pas d'imiter ni de copier, mais de garder un bon esprit ou une ligne qui ne laissent pas indifférents ceux qui la croisent. Avec la TT, le but restait quand même de ne pas trop s'écarter du concept de départ (le côté scrambler, quoi !). Alors on a très vite proposé une multitude de variantes qui permettaient à chacun de posséder son propre modèle ! Équipement, déco, coloris : on a joué avec la culture Triumph, et par là, on a répondu à une attente légitime de la culture de la moto anglaise.

« À son tour, la TT a inspiré une multitude de réalisations aussi diverses que variées sur ce thème. Certes, on ne compte plus les préparations qui en sont dérivées, mais cette Bonneville reste pour nous un des modèles phares de Mecatwin. Voilà pourquoi elle nous accompagne depuis dix ans. »

www.mecatwin.com

Par Franck Depoisier. Photos Mecatwin.

1

2

1 Pneus à crampons, grand guidon, garde-boue courts... pour Franck, tout l'esprit du scrambler à l'ancienne a été capturé par l'auteur de cette photo. 2 La Bonnie TT Mecatwin, ou une variation sur le même thème, revu, corrigé et adapté aux envies de chacun, tout allant ensuite s'inspirer nombre de préparateurs.