TRIUMPH

SPECIAL BONNEVILLE

Ce n'est pas à l'occasion d'un anniversaire que nous avons eu envie de consacrer une grande partie de *Twin&Triple* à la Bonneville. Encore qu'il serait forcément possible de trouver un événement-prétexte, comme, par exemple : « 1963, la Bonneville perd sa boîte séparée et gagne un cadre simple berceau dédoublé sous le moteur : ère moderne. » Ou encore : « 1973, fin de la production de la célèbre T 120 au profit de la T 140. »
Ou encore : « 1983, année où John Bloor acquit Triumph et permit ensuite à Les Harris de poursuivre la production de la Bonneville T 140 jusqu'en 1988. » La Bonneville, mythique, a dû marquer chaque année que le calendrier a faite. Excepté entre les années 1988 (dernières Harris) et 2001, où elle ressuscita.

Treize ans sans Bonneville autres que les "vieilles" Meriden ou les T 140 Harris souvent méprisées. Rien de plus difficile pour la Bonneville que de succéder à la Bonneville. Beaucoup ont craché dessus en 2001, et il reste de la salive à pas mal d'autres. Quand elle passa à l'injection fin 2007, c'était un peu comme si elle avait fabriqué sa pelle pour creuser son trou. Aujourd'hui, la Bonneville gagne pourtant ses lettres de noblesse. Le temps l'installe et la mode l'a à la bonne, véhicule d'une certaine "rock'n roll attitude". Les préparateurs de tout genre lui vouent presque un culte. D'où ce dossier.

p. 34 **Thruxton** préparée par Triumph-Compiègne

p. 38 Rencontre avec **Franck Depoisier**, boss de Mecatwin

p. 44 Prépas **"home made"**

p. 54 À propos du **caractère** moteur

p. 60 **Considérations** anglaises autour de la Bonneville

p. 64 D'occasion

p. 66 **Balade** dans le temps

Il a commencé sur les Bonneville de Meriden, mais il a imposé son nom avec les Bonneville de Hinckley. Franck Depoisier, le gourou de Mecatwin, est plus qu'un concepteur hors pair : il est le Parrain de la tendance prépa.

BONNIE MASTER

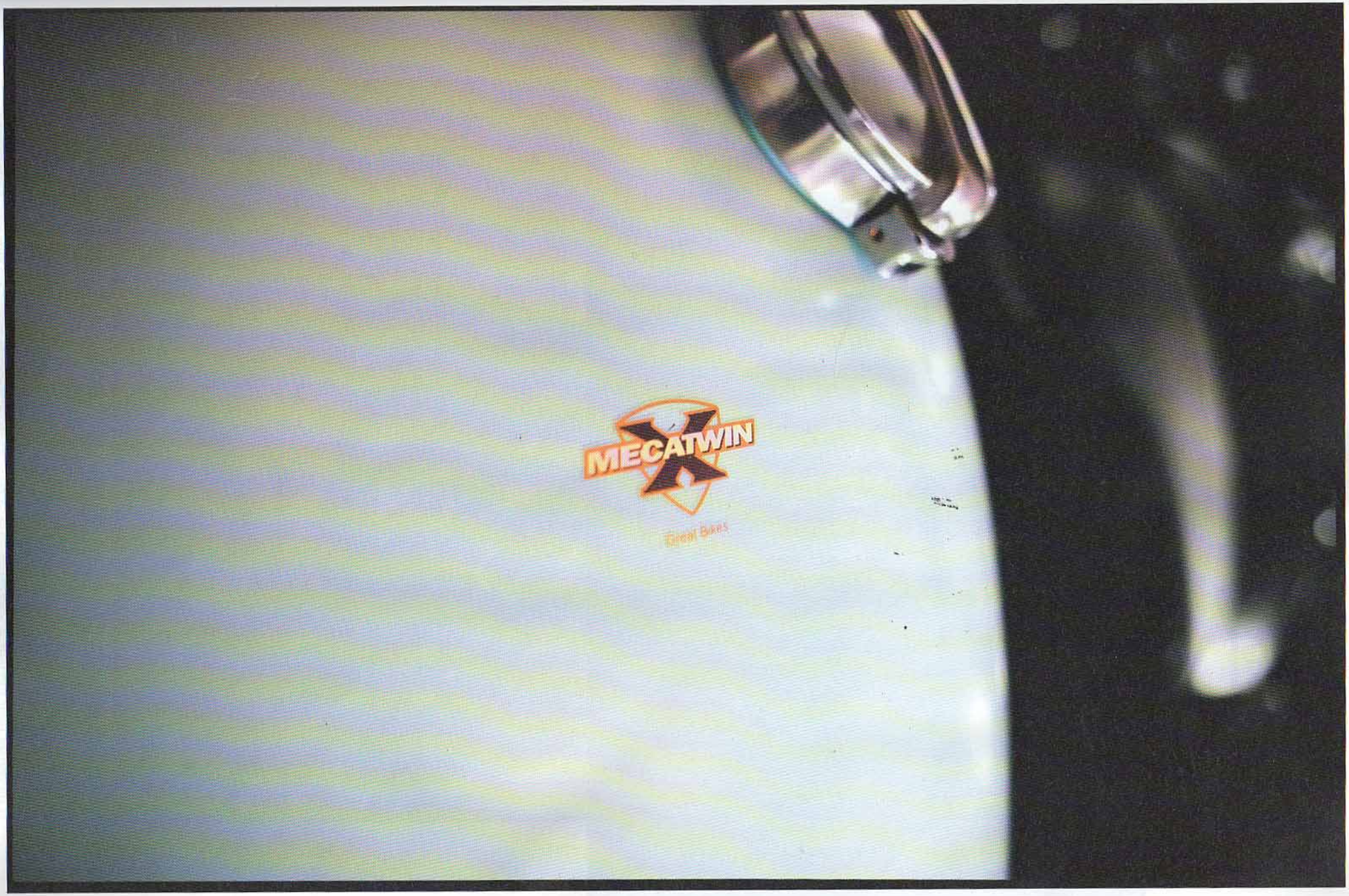
Propos recueillis par Bertrand Bussillet + Photos Thomas Caplain et archives Mecatwin

► ***T&T : Tu as construit Mecatwin sur les trois-cylindres, puis est arrivée la Bonnie en 2000. Comment l'as-tu accueillie ?***

FD : Faut pas oublier que Mecatwin était déjà dans l'anglaise avant l'arrivée des nouvelles ! Imagine un atelier rempli de twins il y a vingt-sept ans… Il en a même tiré son nom ! Le renouveau de Triumph m'a surtout permis de bosser autour de moteurs sympas, sans avoir besoin de les refaire, ce qui était impensable avant. Pour en revenir à la Bonneville, ma première moto était une T120 avec laquelle j'ai tout fait : première moto, premières amours, premiers excès, forcément, ça marque. J'ai toujours été fasciné par le côté compact de ces moteurs. Il suffit de comparer le gabarit de certaines 250 ou 350 avec un 750 Triumph. Fascinant, c'est le mot. Pour l'anecdote, j'ai assisté à la naissance de la nouvelle Bonneville bien avant qu'elle ne sorte, puisque je bossais pour l'usine à l'époque. Pas sur ce projet, malheureusement. Le designer était John Mockett et je dois avouer que j'ai moyennement apprécié la première ébauche que j'ai vue. Faut dire que j'avais encore le côté sculptural de l'époque Meriden en tête. Comme il vaut mieux positiver, je me suis dit après coup que ce décalage allait servir à lui créer son propre univers.

T&T : À part son nom, qu'est-ce qui fait de la Bonneville moderne une moto exceptionnelle ?

FD : Pour commencer, cette moto est d'une fiabilité à peine croyable. Je ne sais pas ailleurs, mais nous, on n'a pas connu un seul vrai problème mécanique depuis douze ans. Et on en voit défiler ! Après… je dirais la polyvalence. En général, une moto qui excelle dans un domaine le fait payer dans un autre. À l'inverse, celles qui se veulent bonnes à tout sont souvent très fades, à force de compromis.
La Bonneville réussit ce tour de force : elle n'est pas ridicule dans pas mal de domaines, tout en gardant une bonne personnalité. Elle est stable sur route,


MECATWIN
Great Bikes

« La Bonneville réussit ce tour de force : (...) Elle est stable sur route, maniable en ville, et peut aussi bien arsouiller comme se faire oublier sur un filet de gaz. Bref, du caractère sans être caractérielle. »

Custom-tank et arrière autoporteur : avec la Speedback, Mecatwin relance la politique des grands travaux.

maniable en ville, et peut aussi bien arsouiller comme se faire oublier sur un filet de gaz. Bref, du caractère sans être caractérielle. L'autre truc, c'est que les motos modernes où l'on ne s'em...bête pas en dessous de 140 ne sont pas légion, et elle en fait partie.

T&T : Pourquoi fait-elle une bonne base de prépa ?

FD : Parce que pour avoir la quintessence de ce que je disais avant, il faut qu'elle passe par la case prépa ! C'est ce qui en fait à la fois son défaut et sa qualité. En visant au bon endroit, la Bonneville se montre réellement sous un nouveau jour, à tel point qu'on n'a plus envie d'essayer la version standard. Mais cela n'existe que parce que la moto a du potentiel. Pour prendre l'exemple de la fiabilité dont on parlait, cela se dessine à la conception. Nous, on ne fait juste que rajouter les sauces sur un produit déjà bien né. J'utilise beaucoup cette image de l'éleveur et du cuistot pour me faire comprendre.

T&T : Le nom excepté, que peut partager la Bonnie moderne avec le modèle originel ?

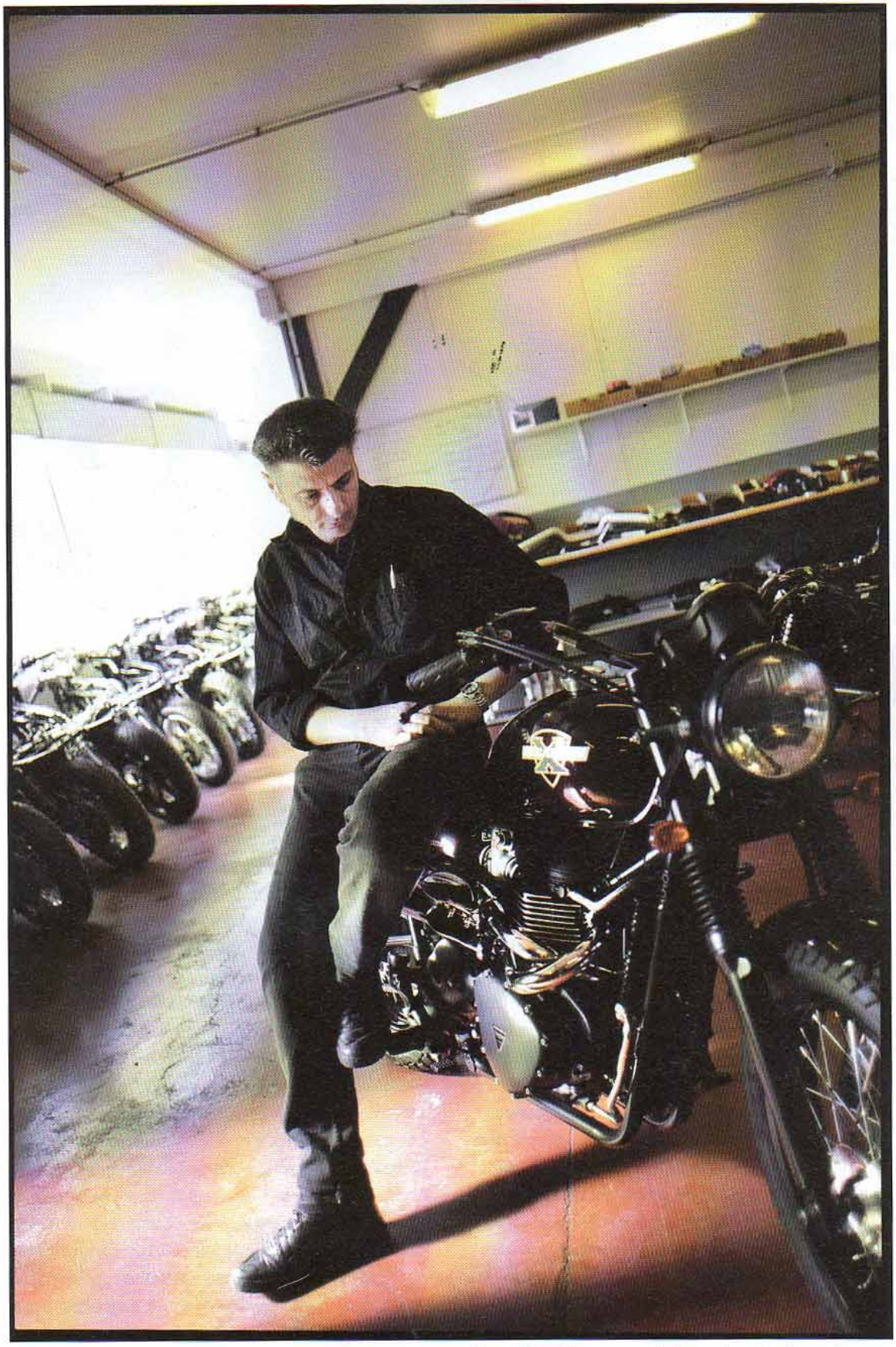
FD : À part le twin calé à 360 degrés, je dirais la même homogénéité. Tout est plus gros, plus long, plus lourd... mais on retrouve un vrai équilibre général avec des proportions assez similaires. Cela se traduit par une façon de conduire assez instinctive.

On ne chevauche pas un engin qu'il faut dompter. C'est beaucoup plus "friendly".

T&T : Comment as-tu jugé son évolution, notamment mécanique, avec le passage à l'injection ?

FD : J'ai pour habitude de dire que le débat sur les carbus et l'injection est plus philosophique que mécanique, les motos demeurant, pour le reste, identiques.

La différence va surtout se faire sur le coût de certaines prépas, plus élevé sur une injection à cause d'un matériel embarqué plus long à simplifier.



Franck Depoisier a consacré vingt-sept années de sa vie aux anglaises. De quoi nourrir une certaine tendresse...

« Ce qui est gratifiant, c'est de raconter une autre histoire et que la machine n'ait plus rien à voir avec sa base de départ. »

Une Thruxton d'origine, une version *made by* Mecatwin sous le nom TSS : on n'en est plus au jeu des 7 erreurs...

T&T : Avoir connu les Bonneville d'époque t'a-t-il aidé ou servi de support pour développer tes préparations ?

FD : Le néoclassique évolue dans des codes bien précis qu'il faut savoir manier. Il s'agit de répondre à un besoin d'authenticité et de séduire en titillant des souvenirs sans tomber dans le clonage. Donc oui, bien sûr, que je me suis servi de cette "classic culture".

T&T : Quel est le modèle Mecatwin le plus populaire ?

FD : La Bonneville TT, avec sa bouille de Scrambler sans les inconvénients, plaît beaucoup. Il faut dire qu'elle se prête particulièrement à un usage quotidien. Il y a des motos plus radicales qui font certes rêver, mais dès qu'on s'imagine rouler à deux, ou par tous les temps, le pragmatisme prend le dessus.

T&T : Tu as présenté la Speedback, avec un arrière de cadre modifié et un nouveau réservoir. Peut-on dire que tu renouais ainsi avec les préparations plus poussées qui ont fait ta réputation (Ascot, Racer, etc.) ?

FD : Le dilemme entre "prépa poussée qui coûte cher" et "moto sympa à budget raisonnable" est terrible. C'est vrai qu'on avait un peu calmé le jeu avec les modèles les plus chers. Une des raisons était le décalage énorme qu'il y avait entre certains commentaires de forums destructeurs, parlant sans cesse de prix, et le mal qu'on se donnait. Maintenant, je m'en fous ; mais à l'époque, ça m'avait laminé. Après, il reste quand même l'envie de se renouveler. Par besoin de créer d'une part, car le plaisir qu'on en tire est incontestable. Mais aussi par nécessité de marquer sa différence, car ça fait sept ans qu'on se fait pirater de partout. Cela a commencé gentiment avec les noms, les décos, les répliques d'accessoires, puis les pièces de carrosserie qu'il suffit de mouler pour en faire des copies bas de gamme. Les seules pièces que l'on ne s'est pas fait pomper sont celles qui sont trop complexes à reproduire. C'est plus efficace qu'un cabinet d'avocats, car ça touche le point faible de l'escroc : son poil dans la main. Donc oui, de la prépa poussée, il en faut !

T&T : Avec le modèle McQueen, par exemple, l'usine Triumph s'est en quelque sorte lancée dans la préparation. Comment le vois-tu ? Penses-tu être éventuellement une source d'inspiration pour eux ?

Les Bonneville TT, et leur déclinaison R, sont les plus populaires. Ici, la moto de l'acteur José Garcia.

FD : Depuis le temps qu'on bosse avec cette marque, j'ai pas mal d'anecdotes concernant ces "influences"; mais ce n'est pas quelque chose qui me heurte. Je dirais même que c'est de bonne guerre : on utilise aussi leurs motos, leur histoire…

L'autre chose, c'est qu'une usine a peut-être une force de frappe énorme mais aussi beaucoup d'inertie. Quand un truc est repris, on est souvent passés à autre chose. Je ne tiendrai peut-être pas toujours ce discours, mais pour l'instant, ça va.

T&T : Quels sont les autres préparateurs dont tu apprécies le travail ? Peut-il y avoir une émulation ?

FD : Le dernier bel ouvrage qui m'a épaté était le Streetmaster de chez Mule. Du super boulot. Et puis Mule et émulation, ça va bien ensemble. Plus sérieusement, il y en a sûrement plein d'autres, mais comme je ne vais pas sur les blogs et qu'il en sort de partout, j'ai un peu du mal à suivre.
Ceci dit, comme je ne laisse pas passer grand-chose au travail, t'imagines bien que je peux avoir l'œil critique. Disons que j'ai du mal à adhérer quand la créativité se fait à l'aide de solutions techniques aberrantes ou que la moto devient un oignon à l'usage. Le *must*, c'est quand l'idée, la réalisation et l'utilisation sont tirées vers le haut, ensemble.

T&T : Pourquoi ne pas faire de prépas sur base de Speed ou de Street ?

FD : Parce que ces motos ont un cadre périphérique apparent qui fait partie intégrante du dessin de la moto. On sait dès lors que lui changer radicalement l'esprit va coûter bien plus cher qu'avec un cadre traditionnel, plus facile à habiller. Je parle dans un but de série et pas d'exemplaire unique, bien évidemment. Ce qui est gratifiant, c'est de raconter une autre histoire et que la machine n'ait plus rien à voir avec sa base de départ. Et ça, le cadre poutre s'y prête à merveille. Imagine que toutes les prépas que tu vois ici, du plus épuré des racers jusqu'à la machine qui va aller ramasser les patates, partent toutes du même cadre et du même moteur.
C'est cette impression d'avant/après qui est gratifiante. Bon, et puis, pour être honnête, il y a aussi la volonté de ne pas trop se disperser, parce que les projets deviennent plus nombreux que le temps disponible. ◄