

# Cafe Racer

SEPTEMBRE  
OCTOBRE  
2018

95

**PORTRAITS**

ANNE-FRANCE DAUTHEVILLE  
FRANÇOIS KIÉNE  
JENS VOM BRAUCK

**CUSTOM-MADE**

YAMAHA XT 600 MAM  
HONDA ÉLECTRON LIBRE  
TRIUMPH THRUXTON DEBOLEX  
HARLEY 1800 DYNA

**ROAD-TRIP**

BULLES DE CHAMPAGNE

ORIGINAL

TRIUMPH - BERLUTI - MECATWIN

## LE RETOUR DE L'ÉLÉGANCE

INTERVIEW  
FRANCK  
DEPOISIER  
RACONTE  
30 ANS DE  
MECATWIN



M 04973 - 95 - F - 6,80 € - RD

BELGIQUE LUXEMBOURG - 7,95 €  
DOM - 7,95 €  
TOM - 15,00 XFF  
SUISSE - 12,60 CHF - PORTUGAL - 7,20 €  
CANADA - 11,80 \$CAN - GR - 7,60 €

**CAFE RACER**  
FESTIVAL  
*International*

ACTION, SPECTACLE ET  
CAFÉ-RACERS : TOUT  
LE FESTIVAL EN 24 PAGES



# TRIUMPH BONNEVILLE BERLUTI X MECATWIN MASTERPIECE

TEXTE BERTRAND BUSSILLET PHOTOS BRUNO DES GAYETS

IL FALLAIT UN PROJET AMBITIEUX POUR QUE MECATWIN DÉCIDE DE S'ATTAQUER À LA TRIUMPH BONNEVILLE DERNIÈRE GÉNÉRATION. LE BOTTIER BERLUTI LE LUI A OFFERT AVEC UNE CARTE BLANCHE POUR LA CRÉATION D'UNE MOTO-ÉTENDARD. EN RENOUANT AVEC LE TRAVAIL DE CARROSSIER, FRANCK DEPOISIER LIVRE UN NOUVEAU CHEF D'ŒUVRE.





Dans l'univers du luxe, Berluti est synonyme de cuir. Inexorablement, le chausseur parisien s'est retrouvé confronté à la moto : « On nous a régulièrement demandé de confectionner des selles, confirme Rémi Fritsch-Fontanges, directeur du sur-mesure de la marque. Notre envie est de toujours suivre nos clients dans leurs projets. De fil en aiguille, nous avons eu l'idée de faire une moto pour nos clients motards. Pas une sculpture sur une mécanique vintage pour faire du buzz, mais une vraie moto qui roule, intemporelle, ni moderne ni vintage, qui ne sera pas démodée dans cinq ans. » Motocycliste averti qui

a roulé en Honda Four et Triumph T-Bird, Rémi sut à quelle porte frapper pour porter un tel projet, la porte de Franck Depoisier. Ce qu'il fit au printemps 2017 : « Je connaissais Mecatwin et savais que Franck était une personne forte avec une approche extrême. J'ai effectivement rencontré en face de moi une vraie vision. Nous avons l'habitude de nous allier avec des références, des autorités pour aller au bout des choses. J'ai tout de même rarement rencontré quelqu'un qui va aussi loin dans l'exigence ! » Franck Depoisier est bien sûr intéressé par le projet, qui ne le serait pas, mais est d'entrée conscient de la

*« L'idée était d'aller à contre-courant de la tendance, de tout miser sur un vrai travail de carrosserie et une silhouette identifiable. »*

*courant de la tendance. Mon discours reposait sur le fait que même si tout le monde court après les selles plates et les gros pneus, aller dans cette voie était le meilleur moyen d'être transparent. L'idée était donc de tout miser sur un vrai travail de carrosserie et une silhouette identifiable, partant du principe que même quand la mode est au 4x4, on continue de mater un coupé-sport quand il n'est pas trop mal. »*

*Franck, on le sait, est un spécialiste Triumph, et le choix d'une T120 s'est imposé de lui-même. « Triumph est une marque que l'on associe au style et à l'élégance, qui renvoie à Steve McQueen dans l'imaginaire collectif, soutient Rémi. Nous étions très à l'aise avec ce choix, d'autant que la marque a répondu favorablement à ce projet quand nous l'avons contactée. » Franck voit aussi les qualités techniques de la nouvelle Bonneville comme autant d'atouts : « Malgré sa bonne cylindrée, le moteur reste étroit, esthétique. En plus, il est prévu pour les normes Euro5, toujours au cas où... Surtout, son cadre traditionnel est plus facile à habiller qu'un cadre périmétrique. » Car tout de suite, Franck sait qu'il va partir sur une monocoque, qui est pour lui la carrosserie ultime comme il l'avait démontrée avec la X90 au début des années 90. « Nous étions séduits par la monocoque, confirme Rémi. Ce minimalisme, cette hyper-pureté correspondent à l'histoire Berluti. Quand la forme générale s'oublie, ça magnifie tout le reste. »*

#### LE TEMPS DU SCULPTEUR

*Franck a carte blanche : « A part le choix de la couleur noire et les parties en cuir, on peut parler de totale liberté. Sauf sur le timing ! Le temps de validation avait bien entamé celui de la réalisation... » Car ce travail de carrosserie est avant tout un travail de création : dans son laboratoire "secret", Franck forme la clay, la sculpte au millimètre jusqu'à trouver la forme parfaite : « Pour les lignes bien nervurées, les arêtes saillantes, la clay te permet de faire ce que tu veux : tu travailles au papier de verre, mais un seul passage manquant ou de trop, et tu peux te retrouver avec une ligne trop moderne, ou au contraire trop bourgeoise. Ce qui prend le plus de temps, c'est ce travail de recherche. » Une fois la forme de la coque finalisée en clay, Franck doit en tirer une matrice en fibre qui permet de tendre encore les lignes, de valider la parfaite symétrie de la pièce sur un banc dédié. Surtout, cette matrice ne se rétrécira pas, l'angoisse du carrossier ! Alors il peut*

*tâche qui l'attend : « Quand les premières réunions ont commencé, il n'y avait encore rien de défini sinon l'envie commune de faire une belle moto à l'image de la marque. Avec quand même l'idée qu'elle puisse être reproduite et homologuée, pour ne pas se freiner au cas où... Ce dernier point a en fait pas mal retardé la validation du projet. » Franck obtient si non les pleins pouvoirs, du moins une totale confiance en matière de style : « Rémi a une bonne culture mécanique qui lui permet de faire le tri : nous étions sur la même longueur d'ondes. Il a été particulièrement réceptif à l'idée d'aller à contre-*



01.



02.



03.



04.

**01.**Franck a conçu une transmission par courroie qui renforce l'impact du voile de roue. **02.**Le cuir de la selle est exceptionnel. **03.**Franck a repris même les surfaces du moteur. **04.**L'enjoliveur de roue a exigé des disques de frein sur mesure.

en tirant un moule qui servira à la fabrication de la monocoque définitive, en carbone-kevlar : « Par rapport au timing, ce fut chaud, raconte Franck. Dès qu'il y a création ou développement, il faut toujours un filet de sécurité et n'y en avait plus ! Heureusement que dans ces moments, il y a toujours les "vrais", les fidèles de toujours... Ils se reconnaîtront : nos nuits ont été courtes et je leur suis redevable sur trois générations ! »

#### LE TEMPS DU SCULPTEUR

Une monocoque, aussi pure et élancée soit-elle, aussi belle et parfaite, ne fait cependant pas toute la moto, et Franck l'a sublimer encore avec ses roues pleines, en 19 pouces à l'avant et 18 pouces à l'arrière. Il y a dans le choix de ces tailles des contraintes techniques,

ou matérielles plutôt : « Il fallait rester sur des gommages en règle avec la moto. Ce n'est pas un détail car je ne voulais pas de gros pneus et en 18", le choix est plus que restreint. Comme c'est un des rares trucs qu'on ne peut pas faire, bien souvent on choisit les pneus et on fait le reste en fonction ! Pour le coup, l'Avon Cobra ne pouvait pas mieux tomber... Même son logo est un clin d'œil au réservoir ! » Quant aux roues, elles renforcent l'identité visuelle de la moto en soulignant sa finition et sa qualité de fabrication exceptionnelles : « Il fallait la jouer fine car des roues pleines peuvent très vite alourdir une moto, dans les deux sens du terme ! Il était question au départ de voiles CNC assemblés mais j'ai finalement opté pour la solution enjoliveurs. Ils viennent coiffer les roues, avec une partie polie au ras du pneu pour accentuer leur taille .



*Tout a été fait sur mesure, outils compris. On s'est bien pris la tête mais c'était le bon choix car à la finale, ces roues sont plus légères que celles d'origine tout en étant plus grandes !* Leur pureté est renforcée par les disques fabriqués sur mesure, et la transmission par courroie créée par Franck, qui vient en parfaite symétrie de l'avant : « *Habituellement, je ne suis pas partisan des courroies sur les Triumph mais j'ai fait une exception. D'une part pour compenser la suppression d'amortisseur de couple et d'autre part pour être raccord avec la roue arrière.* »

**AU CAS OÙ...**

Au-delà de ces pièces d'exception, tout a été repris et retravaillé, même les accessoires d'origine comme la fourche, dont chaque composant a été refaçoné à dessein : « *Il y a un paquet de nouvelles pièces mais qui sont là pour servir l'ensemble, non pour se mettre en avant, explique Franck. A part sur de l'hyper-sport, j'évite la surenchère de matos high-tech et cherche avant tout à ce que l'ensemble soit équilibré !* » Compteur et commande sont aussi restés d'origine pour l'hypothèse où... « *Si Berluti est une maison de luxe, nous sommes dans le quotidien puisque nos souliers sont portés tous les jours, affirme Rémi. Pour cela il était important que la moto puisse être éventuellement commercialisée. Nous ne ferons pas de mini-série, mais pour nos clients qui en rêvent,*

**OFF THE ROAD**

Fondée à Paris en 1895 par Alessandro Berluti, jeune ébéniste et coordonnier italien, la maison Berluti s'impose au tournant du vingtième siècle comme le chausseur du tout-Paris. Son modèle phare est déjà le soulier Alessandro, façonné dans une seule pièce de cuir, sans couture apparente, gage de finesse et de pureté. L'entreprise Berluti est familiale jusqu'à son rachat par LVMH en 1993, groupe dans lequel elle demeure la seule marque 100% masculine. « *Bottier, maroquinier : notre métier, c'est la connaissance du cuir, explique Rémi Fritsch-Fontanges. Pour cela, Berluti n'a traité directement que les parties tactiles de la moto, en cuir, avec des poignées pyrogravées et endossées, et la selle matelassée. Le matelassage fut l'objet d'une discussion avec Franck, mais c'est depuis toujours une de nos signatures. Nous ne pouvons pas l'abandonner parce que tout le monde la copie !* »

La présentation officielle de la moto accompagne la sortie mi-septembre, dans les 55 boutiques de la marque, d'une collection baptisée Off the Road, sur un thème motard, bien entendu. Une dizaine d'éléments la composent, dont une paire de bottes, bien sûr, des gants, des blousons, un sac à dos, un sac de voyage, un porte-feuille, un protège-sélecteur et même un casque, développé en collaboration avec Velat. « *Nous avions déjà dans notre gamme des bottes que nos clients utilisent pour rouler, poursuit Rémi. Cette nouvelle collection n'a pas pour but de proposer des produits techniques, mais des produits avec lesquels on peut rouler tous les jours.* » Eventuellement au guidon de sa moto Berluti...

[berluti.com](http://berluti.com)

*nous pourrons la refaire, à notre rythme et à notre goût.* » En ce début septembre, la moto a entamé son tour du monde puisqu'elle sera exposée dans quelques flagship stores de la marque, à New York, Dubaï, Paris et éventuellement Tokyo. Peut-être pourrez-vous y retirer un bon de commande !



**L'ASSURANCE DE VOTRE MOTO DE COLLECTION**

À PARTIR DE **24** €<sup>(1)</sup>

Créé en 1974, AMV vous propose une gamme de produits d'assurance auto et moto spécialement étudiés pour répondre aux besoins des collectionneurs.

Parce que notre passion commune est exigeante, et que votre satisfaction est au cœur de nos préoccupations, nous nous engageons à vous offrir une qualité de service privilégiée.

**OFFRE FLOTTE**  
TARIFS DÉGRESSIFS DÈS LE 2<sup>e</sup> VÉHICULE

**ASSURANCE IMMÉDIATE<sup>(2)</sup>**  
24H/24 ET DEVIS GRATUIT SUR AMV.FR

**CONSEILS ET DEVIS PERSONNALISÉS**

0 821 827 010 Service à 12 € / min + prix appel



(1) 24€ : Garantie de base pour un véhicule de plus de 50 ans, hors frais de gestion. (2) Garantie immédiate sur internet sous réserve d'acceptation par AMV AMV - Siège Social : 2 Rue Miguel de Cervantès - 33700 Mérignac - Enregistré à TORNAS N° 07 000 513 en qualité de Courtier en assurance. Compagnie souscriptrice L'Équité. La garantie Protection Juridique est souscrite auprès de L'Équité. La garantie Assistance est souscrite auprès d'EUROP ASSISTANCE. Création : Dandelion - Photo : © Lionel Beylot