



FRANCK DEPOISIER

# FRANCK'S BACK

TEXTE JULIEN LACROIX PHOTOS DENIS BOUSSARD

LA BERLUTI-MECATWIN MARQUE LE RETOUR EN FORCE DE FRANCK DEPOISIER. ENFIN ! VINGT-CINQ ANS APRÈS LA X90 QUI FUT UNE RÉVOLUTION DANS LA MOTO CONTEMPORAINE, CINQ ANS APRÈS SA DERNIÈRE CRÉATION D'IMPORTANCE, L'ARTISTE DE MONTARGIS EST DÉCIDÉ À REPRENDRE SA PLACE. ET NOUS RACONTE POURQUOI.





Un projet comme la Berluti, c'est un an de travail non-stop, week-ends et nuits compris. Franck a toujours la foi!

**JOHN BLOOR RELANCE TRIUMPH AU DÉBUT DES ANNÉES 90, MAIS EN FRANCE, LES FANS TRADITIONNELS DE LA MARQUE LUI TOURNENT LE DOS. TOI QUI VENAIT AUSSI DES TWINS CULBUTÉS, TU VAS AU CONTRAIRE TE CONSTRUIRE DESSUS. POURQUOI ?**

Le clivage était réel, effectivement, mais je m'en foutais. La mauvaise foi fait partie de la famille moto et je ne suis pas le dernier ! Tout ce que je voyais, c'est que ce nouveau moteur avait de l'allure et que c'était l'opportunité de délirer sur le reste sans avoir besoin de l'ouvrir ! Mon *Moto Journal* annonçant la sortie du 750 Trident doit être bien écorné aujourd'hui tant je l'ai détaillée. Après il fallait attendre le salon pour la voir, et trouver une moto à acheter, mais c'était une autre histoire.

**DÈS 1993, TU PRÉSENTES TON PROTO X90 : C'ÉTAIT TA FAÇON DE DIRE CE QUE DEVAIT ÊTRE UNE TRIUMPH MODERNE ?**

Pour moi, quand Triumph est revenu sur le marché, leur principe de standardisation au niveau de l'équipement avait une faille : autant les modèles carénés justifiaient l'utilisation à laquelle ils étaient destinés, autant la Trident, qualifiée de roadster, ne correspondait pas à son image, sinon par son moteur. J'ai donc voulu développer le concept du roadster, ou du moins l'idée que je m'en faisais, c'est à dire une moto-plaisir où la ligne et le tempérament ne font qu'un.

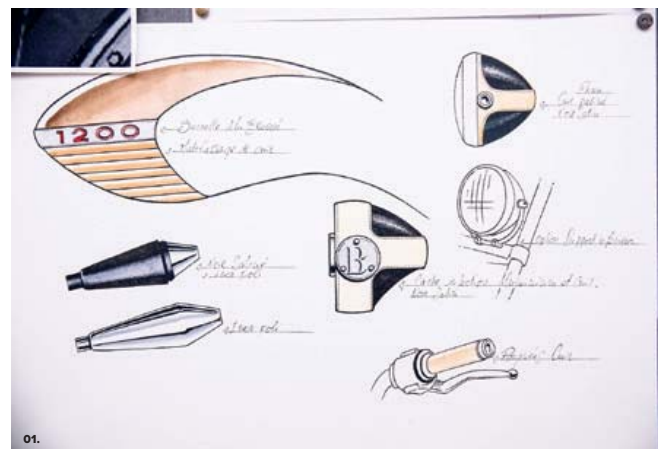
**COMMENT AS-TU TRAVAILLÉ CE PREMIER PROTOTYPE ?**

Ce fut un vrai challenge ! Je m'étais fait un cahier des charges énorme :

ne pas modifier d'importance l'autonomie, ne pas toucher aux fixations du cadre, ne pas gêner le rayon de braquage, garder la même épaisseur de mousse mais abaisser quand même la hauteur de selle, avoir une possibilité de duo, faire avec des accessoires imposés, ne pas modifier les emplacements de bobines, des déflecteurs de radiateur, modifier quand même la position et que celle-ci soit la plus ergonomique possible... Le fonctionnel, c'était ça la vraie ambition. C'était ça qui allait faire la différence, mais la vraie difficulté aussi, car un élément de carrosserie complexe, compliqué à fabriquer et à monter, demandera beaucoup moins d'études qu'une moto facile à entretenir et à utiliser. Et qui dit prix de vente étudié dit encore plus d'études. Tout a été gâché, testé, simplifié : les temps de fabrication, leur coût, le temps de remplacement et de pose ont été calculés... Il a fallu redessiner les pièces pour qu'elles s'engrènent les unes dans les autres comme un jeu de lego, Le temps de pose était réduit au minimum, soit deux minutes !

**COMMENT TRIUMPH AVAIT ACCUEILLI CE PROJET ?**

A cette époque, le seul moyen de se faire connaître était que ta moto épate les journalistes et à cette condition seulement, on parlait de toi. La X90 faisait 10 ch de plus, 25 kg de moins et c'était un régal. On a eu la presse moto mondiale pour nous et c'est allé bien sûr chez Triumph qui a voulu en savoir plus. John Bloor aimait beaucoup la X90 et les trois plus gros importateurs ont fini de le convaincre. Il nous avait commandé une version homologable et a demandé à ses chefs de projets que la X90 soit au catalogue pour le salon de Cologne



01.



02.



03.



04.

01. Le travail du carrossier commence par le dessin : il y a un client à convaincre. 02. et 03. Puis il se poursuit par le modelage des blocs d'argile. Il s'agit de sculpter en finesse la monocoque. 04. Dans son laboratoire, Franck développe son propre cadre de Bonneville. Il sera bien plus léger que l'élément Triumph!

1996. Inutile de te dire que les mecs, qui avaient déjà les nouvelles Speed et Daytona sur les bras, l'ont très mal pris. Ce serait trop long à raconter mais bref... : une semaine avant le salon, on nous a dit que c'était mort.

**TU L'AS DONC PRODUITE TOI-MÊME...**

La déception fut énorme. John Bloor m'a proposé de bosser plus tard comme consultant et Géraud du Chassin, alors DG de Triumph France qui nous soutenait depuis le début, nous a proposé de prendre en charge la logistique et de vendre la X90 dans le réseau. Sauf qu'il

fallait que ce soit Mecarwin qui la fasse. C'est comme ça que cette histoire de série est née.

**COMME ÇA QUE TU ES DEVENU CONSTRUCTEUR...**

Oui, mais cette histoire de série, c'était le seul moyen qui me restait pour que cette machine existe. Je ne me voyais plus aller gratter aux portes avec mon carton à dessin. Pour vivre en autonomie dans la carrosserie, le seul moyen est de diluer le coût de la conception et des moules en le répartissant sur la quantité. Ceux qui ont pu y voir un plan de carrière ou une volonté d'expansion me connaissent bien





01.

01. Qu'elle prenne le nom de speedway ou de flat-track, la glisse est une des passions du compétiteur Franck. 02. Les nouveaux twins Triumph sont en bonne place dans l'atelier.



02.

mal. Mon truc a toujours été le design, la conception, l'ingénierie : c'est vraiment là-dedans que je m'épanouis.

**EN 1997, TU PRÉSENTES AU MONDIAL L'ASCOT. C'EST LA DEUXIÈME MECATWIN, PEUT-ON DIRE QUE C'EST UN PROJET PLUS LÉGER QUE LA X90, PLUS FACILE À DÉVELOPPER ?**

Oui, par le simple fait qu'on ne touchait pas au réservoir. Il y avait juste un masque noir qui visuellement en atténuait la taille. Sinon, le kit comprenait une dizaine de pièces et pas mal d'ajustages. On a commencé à vendre quelques kits et quand on a vu le résultat, j'ai refait un deal avec Triumph sur la base des premiers Legend et suis parti sur 100 motos.

A ce moment on a créé X Company comme société de distribution, Mecatwin étant à la base à la chambre des métiers. Alice a tout structuré et se tapait les trucs rabat-joie pendant que je faisais le beau dans les journaux ! C'est aussi l'époque du déménagement à Montargis : il fallait de la place pour changer de braquet.

**X COMPANY DISTRIBUE TES ACCESSOIRES. QU'EST-CE QUI T'INTÉRESSAIT DANS CE DÉVELOPPEMENT ?**

Je n'ai jamais vu le commerce comme un but mais plutôt comme un moyen. Un moyen de faire... d'autres choses ! La grande majorité des gens ne se rendent pas compte du temps qu'il faut passer pour dessiner, sculpter, modeler et mouler de nouvelles formes. Et bien souvent, les coûts de conception et d'outillage sont des pertes. Donc oui, je confirme que ce marché parallèle de l'accessoire fut le complément indispensable pour faire le reste.

**QUELLE EST LA SÉRIE LIMITÉE QUI A CONNU LE PLUS GRAND SUCCÈS ? CELLE DONT TU ES LE PLUS FIER ?**

Commercialement, c'est la Bonneville Spécial qui par son nombre a largement rentabilisé la mise de départ. Après, les histoires de fierté... Ça dépend où on la place, cette fierté ! Une moto qu'on trouve très belle mais qui se fait taxer de trop cher sur les forums et qu'on doit retirer parce qu'elle est en fait vendue bien en dessous de son prix de revient et qu'on doit s'asseoir sur un an de boulot : est-ce que c'est une fierté ? Je ne sais pas...

**JUSQU'À COMBIEN DE PERSONNES EST MONTÉ L'ATELIER MECATWIN ?**

On a été jusqu'à dix mais pendant les bonnes années, c'était huit. 2001 fut une année assez incroyable : trois nouveaux modèles à partir de la Bonneville qui venait d'arriver, trois embauches, une foule de nouveaux accessoires, de la presse, le mondial de Paris, plus un autre salon... Stop, n'en jetez plus !

**QUEL BILAN TIRES-TU DE CES BELLES ANNÉES ?**

Un peu mitigé. On aurait pu vendre moins de motos et construire un énorme business d'accessoires mais va savoir pourquoi, je préférerais les motos. Le bon côté, c'est qu'on vend du plaisir et que les clients ont la banane. Le problème, c'est que quand tu es perfectionniste, ce degré d'attention est multiplié par le nombre de motos que tu vends.

**C'EST LE PARADOXE FONDAMENTAL DE FRANCK DEPOISIER : TU VENDS TES MOTOS, MAIS TU AS TOUJOURS MAL VÉCU QUE TES CRÉATIONS MÈNENT LEUR PROPRE VIE LOIN DE TOI,**



A droite, la XLCR fut la seule Harley revisitée par Mecatwin. Au centre, la Speedback TT est la dernière série limitée Triumph.

**DE TA RIGUEUR ET DE TON EXIGENCE. POURQUOI ?**

Et c'est d'autant plus âpre que sur plusieurs centaines de motos lâchées dans la nature, très peu gardent leur finition de l'époque. Une moto, ça évolue, ça tombe, ça se bricole... mais ça reste estampillé Mecatwin ! Donc quand tu recroises, dix, quinze ou vingt ans après, des grosses bidouilles avec les selles refaites par maman, des gadgets improbables et ta marque posée de travers sous un vernis dégueulasse... Ça peut faire un choc ! Heureusement, j'ai gardé quelques photos...

Pour être zen, il vaut en rire et éviter les sites d'annonces ! Après, il en reste assez pour trouver du premium et je ne me prive pas non plus d'en restaurer sur commande. C'est même une activité que je pense développer si tu veux tout savoir.

**PEUT-ON DIRE QUE TU ES LE PARRAIN DE LA NOUVELLE CUSTOM-CULTURE QUI A DÉFERLÉ AU TOURNANT DE 2010 ?**

Je fais quand même une petite différence entre néo-classic et custom-culture. La custom-culture se nourrit du néo-classic mais puise aussi dans l'univers Harley et draine un imaginaire et des produits dérivés qu'on appelle depuis lifestyle. Les motos dépouillées ne datent pas d'aujourd'hui et des journaux entiers leur étaient consacrés, notamment sur les bases XT. Mais c'était au Japon et il n'y avait pas internet.

**TON NÉO-CLASSIC, ALORS, QU'EST-CE QUE C'EST ?**

Le néo-classic joue avec le passé mais il a des codes bien précis qu'il faut manier avec subtilité si tu ne veux pas tomber dans le clonage

d'anciennes. Au début, on me prenait pour un barge à vouloir ressortir des pots coniques sur des motos modernes. Si tu te souviens, un pot, à cette époque, il fallait que ce soit une cartouche. Alu, carbone, mais rien d'autre. Les soufflets de fourche, je t'en parle même pas ! A part les coursiers en MZ, ça ne serait venu à l'idée de personne de remettre des trucs pareils ! Et puis finalement on a trouvé ça cool, ça rappelait des souvenirs aux anciens... C'était parti.

**AS-TU LE SENTIMENT D'AVOIR ÉTÉ POMPÉ PAR LA TENDANCE ?**

Même si quelque boîtes nous ont rejoints en cours de route, quand tu vois qu'il s'est passé presque dix ans entre mes premiers délires néo-classic et la sortie de la 800 Bonneville, ça donne quand même l'impression d'avoir roulé quasiment seul sur une autoroute à quatre voies !

Même en 2003, un site web qui proposait autant de versions, de design et d'idées autour de ce thème, je n'ai pas souvenir d'en avoir vu beaucoup. Je ne compte plus ceux qui m'ont avoué s'en être ouvertement inspiré et pour avoir bossé pour Triumph, je peux te dire qu'il était bien regardé. Donc pompé, oui... voire défoncé si tu veux ! Les fausses Mecatwin reproduites à l'identique... Les copies cheap de toutes nos pièces... Les faux kits carbus... Le site italien autoproclamé distributeur pour vendre ses daubes... Le faux site Mecatwin hollandais avec marque et logo déposés... Les escrocs qui pillent nos textes et nos photos... C'était Fort Apache, on a tout eu !

**TU NE POUVAIS RIEN FAIRE ?**

J'ai bien fait quelques ruades mais le droit international est très compliqué. J'étais toujours débordé et remettais tout au lendemain.



« Je m'étais servi du commerce pour faire des motos, eux allaient se servir de la moto pour faire du commerce... »

Après, il faut aussi se dire que d'avoir été aussi peu nombreux durant tout ce temps, ça ne pouvait pas durer.

**PENSES-TU AVOIR ÉTÉ DÉBORDÉ PAR L'EXPLOSION DES MOYENS DE COMMUNICATION DE CETTE TENDANCE, CONCOMITANTE DE FACEBOOK, DES BLOGS ?**

Clairement oui. Pour la com' mais aussi le côté marketing, ça a été un tsunami. Cette période a vu l'arrivée de nouveaux venus bien décidés à utiliser la moto pour se faire un nom. Le web avait supprimé le filtre de la presse et chacun pouvait s'octroyer tout ce qu'il voulait. Qu'on soit en Australie, au Danemark ou ailleurs, il suffisait de reprendre à son compte des prépas puisées dans les magazines japonais pour que tout le monde se prosterne ! Puis ça a été la ruée qu'on connaît et sa cohorte de communicants, bien décidée à nous vendre du rêve. Je m'étais servi du commerce pour faire des motos, eux allaient se servir de la moto pour faire du commerce... Les règles du jeu avaient changé.

**EST-CE POUR CELA QUE TU AS ARRÊTÉ TES SÉRIES ?**

J'ai décidé de prendre du recul et d'arrêter les séries à ce moment-là, oui. Les nouveaux clients avaient changé. Ils étaient hypnotisés par les murs d'images que leur renvoyait Google et il devenait de plus en plus difficile de leur faire discerner le virtuel du réel. Même l'aberration d'une roue à 3 cm d'un té devenait usant à expliquer tellement le rêve était énorme. Et forcément, je n'avais rien de pareil à leur proposer. Je ne compte pas non plus le nombre d'appels désespérés de types en panne avec une patate chaude, genre six propriétaires et deux mille km, à qui il faut expliquer qu'on ne change pas les couches d'un autre... A partir du moment où on cherche à

Avant la Berluti, le dernier chef d'œuvre de Franck était sa Jawa de sprint.



sauvegarder un bon comportement routier, le résultat paraîtra toujours moins "cool" qu'une image sans compromis.

**TOUT EST À JETER DANS CETTE CUSTOM-RÉVOLUTION ?**

Oh que non ! Le temps des petits gars qui se faisaient la main au fond d'un parking est plutôt révolu, ou ne va pas tarder à l'être. Il y a encore des exceptions que tu ne comprends pas trop mais bon... Non, dans l'ensemble le niveau a super évolué et l'équilibre entre utilisation et look commence à devenir sympa. Il y a même quelques pratiques qui sont passées dans les mœurs et qui nous profitent ouvertement comme les boucles arrière raccourcies ; ça aurait fait scandale chez les constructeurs il y a encore peu. Fait intelligemment, c'est sûr qu'il n'y a pas photo au niveau du résultat. L'autre point positif de cette tendance est que ça a pas mal rajouté le monde moto, dont l'âge moyen commençait à être un peu grisonnant il faut bien le reconnaître.

**L'AVENIR DE MECATWIN, TU LE VOIS COMMENT ?**

Mecatwin, c'est plus de 30 ans d'expérience, un super outil, un potentiel énorme et ça on ne peut pas nous l'enlever. Ceux qui nous connaissent savent où nous trouver mais c'est clair que pour toute la partie web, il faut que je trouve du renfort ! Côté projet, il y a pas mal de motos et d'accessoires à développer et les échappements Dual System à lancer à l'export. Côté commercial, j'aimerais trouver plus de distributeurs chez les pros, notamment pour ce qu'on prépare autour de la nouvelle gamme, quitte à ne bosser qu'avec eux, histoire de me dégager du temps pour mes chantiers en cours. En fait, moi, il n'y a que cette obligation de communiquer qui me contrarie !

**THE ALEXANDRA PALACE SALE**  
**Importante collection de motos appartenant à un seul propriétaire**  
 Dimanche 23 septembre 2018  
 Alexandra Palace - Londres

**RENSEIGNEMENTS**  
 À Londres  
 +44 (0) 20 8963 2819  
 ukmotorcycles@bonhams.com  
**Catalogue**  
 +44 (0) 1666 502 200  
 subscriptions@bonhams.com



**TRIUMPH 650cm³ TR6 T120 1960**  
 £8,000 - 14,000 \*



**TRIUMPH T120C BONNEVILLE SCRAMBLER 1961**  
 £15,000 - 22,000 \*



**MATCHLESS 498cm³ G50 RACING MOTORCYCLE 1962**  
 £25,000 - 35,000 \*



**HONDA CB750 SANDCAST 1969**  
 £20,000 - 30,000 \*



**MV AGUSTA 750S 1971**  
 £70,000 - 100,000 \*



**MV AGUSTA 500/3 GRAND PRIX RACING MOTORCYCLE 1973**  
 £250,000 - 350,000 \*



**DUCATI 900SS 1976**  
 £25,000 - 35,000 \*



**KAWASAKI H2R 2015**  
 £16,000 - 20,000 \*

**Bonhams**

@bonhamsmotoring

bonhams.com/allypally

\* Plus frais acheteurs et autres charges. Pour tous détails concernant les frais payables en sus du prix d'adjudication, prière de consulter le site bonhams.com/buyersguide.

