

Créateur de roadsters

Prenez un cœur de roadster, accomodez-le d'une partie-cycle et d'un désign savoureux, puis servez le tout à point. Les recettes Mecatwin déclenchent un rare plaisir mécanique et une vraie émotion esthétique. À savourer en connaisseur..



Déjà connu pour ses modèles X 90 et Ascot TT (voir Moto Magazine n° 178) à motorisation Triumph trois-cylindres, Franck Depoisier, le « sorcier » de Mecatwin, a présenté au dernier Mondial du deux-roues trois modèles déclinés de la Bonneville qui ont donné à plus d'un visiteur l'envie de porter la main au chéquier. Rencontre avec un éclaireur, œuvrant aux avant-postes de la catégorie roadster.

Le Tracker, sur base de Bonnie nouvelle génération, est quasiment en phase finale de réalisation. Cet engin made in Mecatwin (que Franck surnomme affectueusement « le pétichon des champs ») est en train de relancer la mode du Scrambler.



Label roadster

De dessins recouvrant la marge de ses cahiers d'enfance à designer en marge, la vie de Franck Depoisier, 38 ans au compteur, obéit à des figures de style, dirigées par un guidon et deux roues. Car la création de motos toujours plus belles et plus « justes » est la seule contrainte – tyrannique – qu'accepte ce franc-tireur, dont les modestes chiffres de production ne doivent pas cacher la qualité du travail. Modestie, vilain défaut... Franck Depoisier n'appartient pas à l'univers « people » des grands communicants. La poudre aux yeux n'est pas son carburant. Un certain savoir-faire s'accompagnant aujourd'hui d'une obligation de discours, malheur à ceux qui, comme Franck, ont l'élégance de la pudeur. Ronds de jambes et mondanités... ce cirque des vanités le fait surtout fuir. Voici donc l'histoire, en quelques questions-réponses arrachées entre deux validations de Tracker et de Café Racer, d'un autodidacte passé du stade de mécano génial

aux yeux des initiés (il a ouvert son premier atelier à 24 ans) à la production de ses propres modèles Mecatwin, en marge de la gamme Triumph officielle. Fort d'une réalisation immaculée et de la satisfaction de savoir qu'il tape juste, y compris aux yeux de John Bloor, PDG de Triumph. En attendant des développements similaires pour d'autres marques...

Quelle est la définition de ton activité ?

La petite série permet de faire exister des véhicules auxquels n'aurait pas pensé un constructeur, ou bien trop typés pour être produits par milliers. C'est une activité beaucoup plus connue dans le secteur automobile où les cabriolets, breaks et monospaces sont parfois étudiés et assemblés par des carrossiers indépendants. Notre deuxième activité consiste en la production d'accessoires en vue d'améliorer les modèles existants. En ▶▶

Ce Café Racer, toujours sur motorisation Triumph, troque l'acier contre l'aluminium et le carbone. Le bicylindre de la firme d'Hinckley devrait gagner un peu plus en saveur, grâce à ses 13 chevaux supplémentaires. Le prix de vente est fixé à 14 950 € (jantes d'origine) et 17 500 € (jantes alu).





Franck Depoisier, boss de X Company Mecatwin, s'est toujours inspiré de motos à forte identité. Des réminiscences du passé qu'il s'applique à traduire d'une façon moderne, tant sur le plan esthétique que technique.

►► sachant qu'il faut d'abord asseoir l'image de nos réalisations, avant de pouvoir faire circuler les accessoires.

Ton parcours de « mécanicien-préparateur-designer » ?

Tu te souviens de la pub pour Guy Degrennes qui noircissait ses cahiers d'écolier avec des fourchettes ? Et bien, tu remplaces les couverts par des motos... Ça fait très cliché mais c'est vraiment ça ! Issu d'un milieu « modeste » et animé surtout par l'envie d'être indépendant, je n'ai pas eu d'autre choix qu'être totalement autodidacte. Ce n'est pas la meilleure des écoles parce que tu perds un temps fou à essayer de t'en sortir mais ce n'est pas la plus mauvaise non plus parce que ce qu'il t'en reste, c'est du solide. Pour le design, la personne qui m'a le plus influencé est sans aucun doute Craig Vetter, l'Américain qui a conçu la Triumph X 75 Hurricane en 1973. Sans nous être rencontrés, c'est lui qui m'a appris les principes de base. Il y a des objets qu'il suffit de regarder pour en tirer les leçons et avec la X 90, je ne pouvais rêver meilleur hommage (X 75 pour 750 cm³ et X 90 pour 900 cm³). Il m'a d'ailleurs écrit il n'y a pas longtemps pour me dire qu'il trouvait ce que je faisais super. En bas de ma réponse, je lui ai mis : « Merci, Monsieur le professeur ! »

« Il y a des objets qu'il suffit de regarder pour en tirer les leçons ».

Comment s'opère la genèse de tes projets ?

Quand j'avise une brèche dans un marché où existe incontestablement une demande, que le constructeur ne voit pas l'évidence ou qu'il a d'autres problèmes à résoudre, je me penche sur la question. Une moto est avant tout un objet et je préfère le travail du volume au dessin par lui-même. Je pars en général de vagues « crobards » pour attaquer directement la 3D. Mener à terme un projet peut être ►►





« C'est en 3 D que mes pièces prennent vraiment forme ». Cette ébauche de réservoir est réalisée en clay, un mélange d'argile et de paraffine qui a l'avantage de ne pas sécher et d'être facilement malléable.

►► rapide. Toute la difficulté intervient quand il y a une vraie production. Quand je vais sur un salon, je ne peux pas m'empêcher de détailler, face à un proto, tout ce qui

n'est pas réaliste : le cintre d'un guidon, l'épaisseur d'une selle, la mise en application industrielle d'un passage de câbles, etc. Soit toute la différence entre le beau coup de bluff et une moto juste, aboutie, commercialisable à prix réaliste. Ce qui est terrible, c'est que même si la maîtrise des volumes est plus complexe que le dessin, un designer reste avant tout perçu comme « celui qui fait de



beau dessins ». C'est quelque chose que j'ai tellement eu l'occasion de ressentir que pour mieux me vendre, il m'est arrivé de faire dupliquer en dessin des photos de motos finies. « Vous aimez les dessins ? En voilà ! »

On ne peut pas toujours lutter contre l'imaginaire collectif...

Peux-tu lister tes motos et véhicules préférés ?

La liste serait trop longue et incomplète. Quand tu es amoureux de mécanique, tu éprouves les mêmes bouffées de chaleur pour une Sting Ray de 1964, un P38 Lightning et une Vincent Egli que pour le concept car réussi d'un salon récent. Dès que c'est beau et intelligemment conçu, tu ne peux que craquer et je ne dois pas être le seul dans ce cas. En ce qui concerne la catégorie roadster, j'y suis attaché parce que je privilégie le domaine de la sensation au strict utilitarisme. Je reconnais que je vois la moto plus par la notion de plaisir qui s'y rattache. Si on faisait des voitures par exemple, ce seraient davantage des cabriolets que des familiales.

Que possèdes-tu comme moto ?

Mis à part quelques Mecatwin récentes, il me reste quelques « vieilleries » de l'époque où je donnais dans la moto classique, dont pas mal de Ducati et d'anglaises atypiques. Je ne suis pas spécialement branché collection mais j'ai un faible pour les motos de préparateurs, genre Rickman, Seeley, Dresda, NCR, Trackmaster... (Ndlr : les chats ne font pas des chiens).

Comment considères-tu l'univers moto actuel ?

J'ai l'impression que beaucoup de marques se cherchent, façon « qu'est-ce qui pourrait bien leur plaire ? » J'aime celles qui travaillent leur image. C'est comme pour une personne, le manque d'identité n'est pas séduisant. Les marques qui prennent des risques et osent des coups d'éclat sont très attirantes. Aprilia paraît très dynamique et la démarche de Yamaha m'a toujours impressionné. Ils ont connu quelques flops mais comparé à tous les jackpots ramassés... Cela dit, je trouve également très intéressant l'idée de rester sur ses rails et de bétonner son image, comme le fait Ducati avec ses sportives rouges ou Harley-Davidson avec son V-twin. Dans un autre registre, BMW fait très fort en mariant tradition et innovation, en conciliant progrès technique et image éternelle de motos de routards. Quant à l'avenir, les deux choses qu'il ne faut plus perdre de vue, c'est que la moyenne d'âge du motard ne cesse d'augmenter et que les limitations de vitesse vont imposer de trouver du plaisir autrement qu'à 300 km/h.

Quelle est la nature de tes relations avec Triumph ?

La première fois qu'on a fait connaissance, lorsqu'on a réalisé un modèle (Ndlr : ►►

Le Café Racer prend forme... Un bricolage génial et fiable qui vient couronner un bon paquet d'heures de travail. Mais Franck, qui a débuté comme simple mécano sur des motos anciennes, peut passer indifféremment de la planche à dessin à l'atelier.



« En matière de création pure, sur l'établi, je retrouve des formes que j'ai aimées, puis je les oublie. De toute façon, la géométrie des motos, la taille des pneus et des fourches a tellement évolué qu'on ne peut rien reproduire à l'identique ».

Pour toutes infos sur X Company Mecatwin

Tél : 02 38 95 36 37

Fax : 02 38 95 36 17

E-mail : info@mecatwin.com

La French touch Mecatwin



►► la X 90), le staff technique de Triumph a tout de suite vu qu'on n'était pas des marchands de poudre aux yeux et ils ont fait ce qu'ils ont pu pour nous aider (Ndlr : il était envisagé à l'époque que cette X 90 rejoigne la gamme officielle mais le projet n'a pas abouti, en raison notamment des prévisions de l'usine établies sur plusieurs années pour ses propres modèles).

Es-tu en contact avec d'autres constructeurs ?

Il faut savoir que les marques ficellent leurs projets longtemps à l'avance, qu'elles sont autonomes et que pour les intéresser, il faut être un commercial hors pair. Je n'ai pas non plus de carte de visite, du genre « J'ai fait l'école Truc » ou « ancien élève de Machin » et je ne suis pas italien. Je peux toujours mettre « Je fais juste des motos qui se vendent » mais ça fait moins sérieux ! Le design industriel est malheureusement un milieu où le discours compte parfois plus que les compétences et où les appels d'offres ne sont pas légion. D'où la décision de créer la marque Mecatwin.

Quels sont justement tes rêves pour Mecatwin ?

Je n'ai pas de grands principes mais un naturel à m'impliquer à fond, à partir du moment où je me suis engagé. Comme j'ai horreur du bâclé, je préfère peu de choses bien faites plutôt que de brasser du vent. Qui touche à tout n'est bon à rien... Je suis en train de procéder à la réorganisation de mon mode de fonctionnement car, actuellement, seulement 10 % de mon temps est consacré au



développement de pièces et à la création. Les 90 % restants sont employés à gérer le commercial, la production et le quotidien de la boîte. En fait, l'idée est de mener à terme ou de vendre un projet auquel je crois dur comme fer depuis 6 ans, mais qui est, pour l'instant, trop « industriel » pour être autoproduit. À suivre donc...

Sur ce, nous quittons Mecatwin, un peu honteux d'avoir volé du temps à un bureau de travail, et on se prend à rêver d'usines qui, en marge de leurs bureaux d'études, financeraient des électroniciens libres tels que Franck Depoisier pour se donner le supplément de fraîcheur et de réactivité dont elles manquent cruellement. À l'image de ces multinationales du disque qui rachètent les découvertes de petits labels dotés de flair, de souplesse et d'amour du métier. Avis aux décideurs avisés... ■



Bricoleur dans l'âme, Franck n'est jamais resté insensible au charme des Harley Sportster (ici un 1200). Passionné par les courses de dirt track de la grande époque, on devine sans trop de mal le sort qu'il pourrait faire subir au V-twin de Milwaukee. Qui s'en plaindrait ?

in a séduit l'Angleterre