

Triumph 800 Tracker & Racer

Par  
Claude de La Chapelle  
Fondéur des Gayets  
(Wake-Up)

Mecatwin, carrossier par excellence

# L'esthète

C'est une Triumph Bonneville qui a amené Franck Depoisier à la moto. Le début d'une longue histoire d'amour qui génère des réalisations en tous points exceptionnelles... Portfolio de ses deux dernières merveilles en date.

# "J'aime bien les motos qui dégagent un capital sympathie" F. Depoisier



**F**ranck Depoisier a toujours eu les mains dans les moteurs, Triumph en particulier, depuis la création de Mecatwin en 1986, et bien avant très certainement... Eternel perfectionniste, il travaille inlassablement, en quête d'absolu, tout en réfléchissant, au point de faire quelque peu figure d'intellectuel, mais pas de ceux qui vous endorment... Franckie, c'est ainsi que tout le monde l'appelle, analyse en permanence, pour mieux faire partager sa vision des choses. Incontestablement, Franckie a le sens de la formule, la raison pour laquelle nous avons préféré le laisser s'exprimer lui-même sur ses motos. Pas de faux-semblant chez cet homme qui affiche une éthique rare, des convictions, et une façon de bien faire... à sa manière.

D'une incroyable persévérance, il poursuit son rêve : concevoir des mécaniques d'exception pour connaisseurs partageant son amour d'une certaine idée de la moto. A ce jour, plus de 200 Triumph sont sorties de chez Mecatwin. Un jour, peut-être, Franckie ne sera plus obligé de composer avec les motos des autres (il reçoit les Triumph directement de l'usine d'Hinckley, doit les démonter avec son équipe avant d'y apporter ses modifications). Il partira alors d'une feuille blanche, un moteur, sans doute un bicylindre, devant les yeux, et couchera après de longues nuits de veille, LA moto, essentielle, celle qui défiera le temps, à la manière de la Triumph X75 Hurricane imaginée par Craig Vetter à qui il voue un profond respect. Il aura alors peut-être la satisfaction (pour une fois) d'être aller au bout de son "truc" sans devoir gérer son temps, l'aspect économique et toutes les contraintes d'un chef d'entreprise qui entravent la liberté de créer.

**A propos de Triumph :** "J'ai toujours eu un faible pour les moteurs compacts, Twins ou 3 pattes, des motos différentes avec un châssis super sain sachant rester discret... et puis Triumph, c'est aussi un nom, une histoire. Les Bonnies, je les ai : réparées, préparées, pilotées, transformées, restaurées, modifiées, bichonnées. Le rapport passionnel existe bel et bien mais pas au point d'être obtus ! **Et de la moto ancienne.** "La nostalgie a cette caractéristique de glorifier les bons moments et de gommer les mauvais. C'est une vraie connerie de faire croire à tout le monde que l'on peut rouler en ancienne au quotidien. Pourquoi voudrais-tu que ce qui n'était pas au top il y a 30 ans, le soit avec 30 ans de plus ? Et puis, peut-on réellement dénigrer les balanciers d'équilibrage, les révisions tous les 10 000 kilomètres ? Je ne dénigre pas les anciennes, j'essaie juste d'être objectif et ceux qui regrettent le manque de fiabilité me dépriment autant que ceux qui réclament des montres de tableau de bord".

**A propos du Racer :** Au salon, en voyant le Racer, les gens me parlaient de la Norton du cousin, de la Ducati du voisin ou de la Triton du parrain. Le Racer, c'est une invitation au pilotage à l'ancienne où le ressenti est plus important que les chiffres des compteurs. Une image ? Cela reviendrait à comparer un avion à hélices et à réacteurs. (Ndlr : Le Racer sera disponible sur commande, à un prix avoisinant les 100 000 F selon les options choisies. Le modèle photographié est estimé à 110 000 F. Notez que, comme pour le Tracker, la moto affiche 13 chevaux et 2 mkg de couple de mieux tout en s'allégeant de 20 kilos !). **Et du Tracker :** "C'est la même chose que le Racer, avec une utilisation qui se veut plus quotidienne (ndlr : Toutes les deux peuvent être équipées d'une selle duo). Si je devais définir le Tracker ? Qui dit utilitaire ne veut pas forcément dire moche et qui dit classe ne veut pas forcément dire embourgeoisé. De toute façon,

les deux sont faits pour prendre son pied tout en gardant son permis. A une époque où tu as un radar tous les 100 mètres, une moto qui t'apporte du plaisir en dessous de 140 km/h est forcément très intéressante. (ndlr : Le Tracker est une série limitée à 100 exemplaires, vendue 85 000 F et déclinée en trois coloris : British racing green, silver metallic et ice bronze).

**A propos des séries limitées :** "Pour beaucoup, la série limitée est une invention commerciale dont les constructeurs usent et abusent pour booster les ventes. Outil de marketing facile, il semble que ce terme soit un peu galvaudé à en croire le nombre impressionnant de clients qui se réveillent une fois nos "séries limitées"

épuisées. Attention, l'histoire n'est qu'un éternel recommencement, ne vous laissez donc pas surprendre".

En réalité, cette appellation nous sert avant tout à définir le cadre dans lequel certains véhicules, hors du commun, seront produits. La série se limite alors, soit par un nombre d'exemplaires maximum réalisés ou par une période de production donnée. C'est, pour le préparateur, l'occasion de faire baisser les coûts et pour l'acheteur l'occasion de pouvoir bénéficier d'un prix raisonnable pour un véhicule et un service d'exception, une garantie double (constructeur et préparateur), mais à condition d'être patient... car l'unique moyen de mettre sur pied une série assemblée par un préparateur indépendant est de créer une liste de réservation par ordre chronologique de réception des bons de commande".

**A propos de reconnaissance :** "Ce qui m'a touché au salon, outre le fait que Philippe Starck ait tenu des propos élogieux sur nos motos, ce sont les nombreux regards de sympathie démontrant que tu as fait mouche et qui diffèrent de ceux, admiratifs, se posant sur des motos frime. ●

