

MOTO HEROES

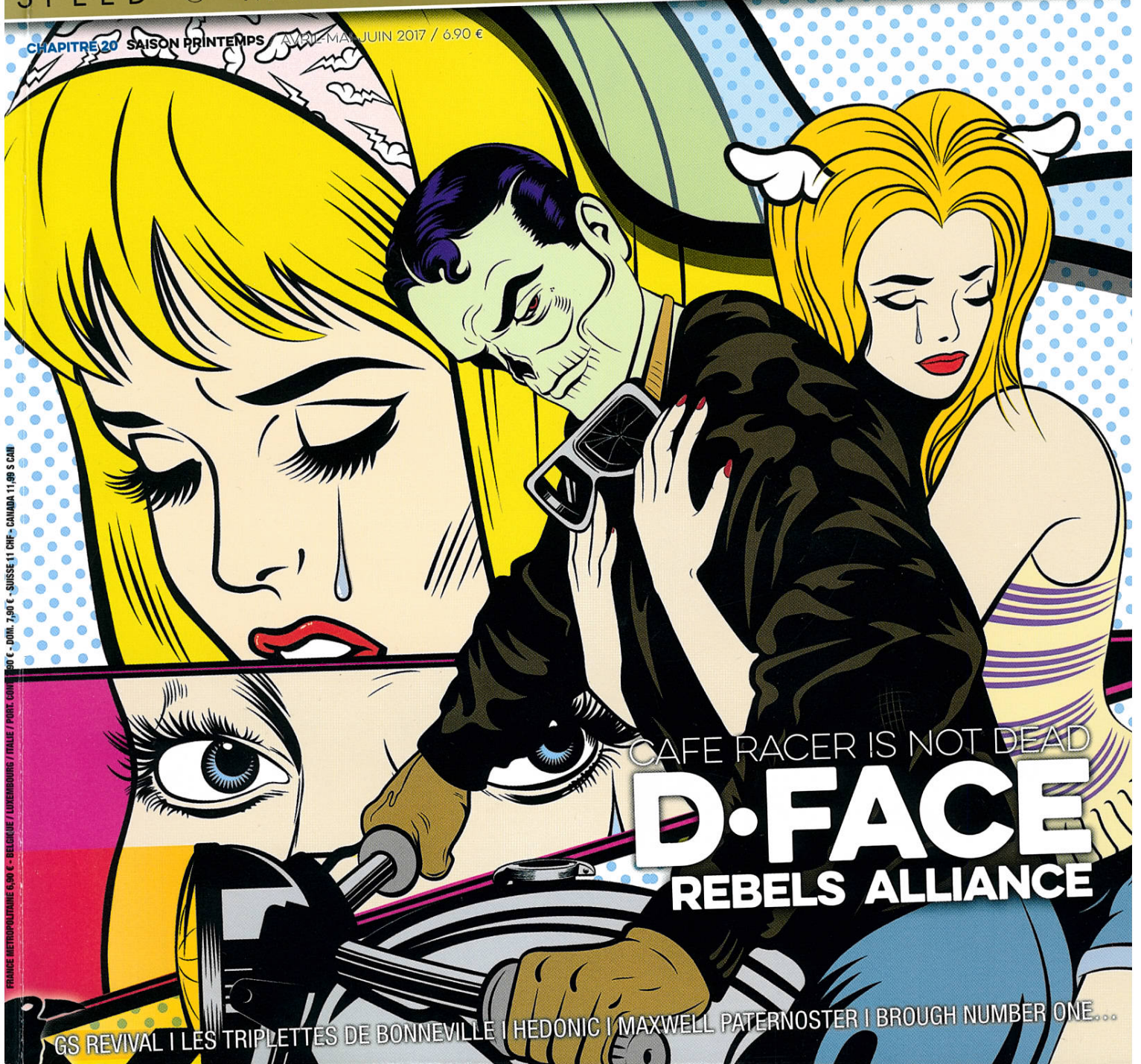
L 16066-20-F:6,90€-RD



HOMMES & MOTOS
DE CARACTERE

SPEED MUSCLE FLAKE DUST LEATHER

CHAPITRE 20 SAISON PRINTEMPS / 2017 MAI JUIN 2017 / 6,90 €



CAFE RACER IS NOT DEAD

D-FACE

REBELS ALLIANCE

GS REVIVAL | LES TRIPLETTES DE BONNEVILLE | HEDONIC | MAXWELL PATERNOSTER | BROUGH NUMBER ONE...

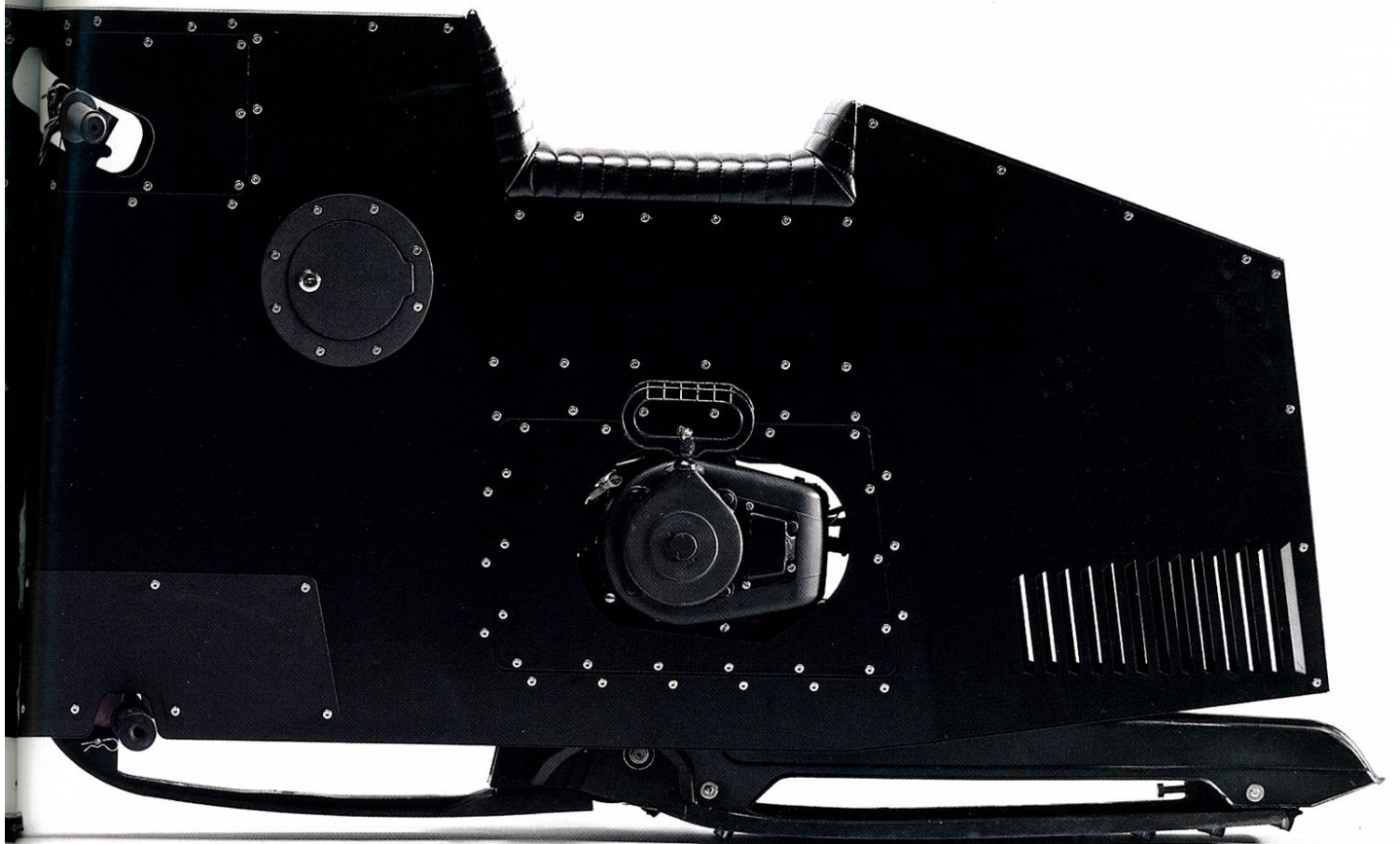
FRANCE METROPOLITAIN 6,90 € - BELGIQUE / LUXEMBOURG / ITALIE / PAYS-BAS 7,90 € - SUISSE 11 CHF - CANADA 11,90 \$ CAD



SNO PED, WHAT ELSE ?

Joey Ruiter est un designer industriel franchement pas aligné dans les cases. Ses visions sont des plus extrémistes et son devoir de minimalisme le mène dans des dimensions inconnues. Pourtant son Sno Ped, sorte de mobyette des neiges, fonctionne. On ne peut pas dire qu'il roule puisqu'il est propulsé par un 90 cc de tondeuse (ou même type) et une transmission finale de moto neige. Il est guidé par un ski et ne ressemble à une mob' qu'à cause de son guidon et de sa selle en cuir. Le reste ressemble plus à un montage de tôles d'aluminium non embouties et rivetées de main de maître. Fonctionnel ? Beau ? Efficace ? Autant de questions auxquelles nous aurions envie de répondre : "rien à faire", tant ce prototype fait bouger sérieusement nos petites habitudes. Pour un test, c'est dès qu'on pourra...

Photo J. Ruiter





JOEY RUITER PENSE UN MONDE FUTURISTE, IDÉALISTE ET NE S'INTERDIT RIEN...



Le Sno Ped est avant tout un jouet pour grands enfants amateurs d'engins de science-fiction...



HERO | JOEY RUITER

UNE AUTRE PLANÈTE

JOEY RUITER, DESIGNER AMÉRICAIN RÉCOMPENSÉ PAR DE NOMBREUX PRIX DANS L'UNIVERS INDUSTRIEL, NE FAIT PAS VRAIMENT CE QUE L'ON POURRAIT ATTENDRE D'UN PROFESSIONNEL CONSENSUEL. IL CHERCHE À REPOUSSER LES LIMITES DE NOS ESPRITS FORMATÉS PAR LES HABITUDES... ET Y ARRIVE TRÈS BIEN. **Texte** Philippe Canville / **Photos** J. Ruiter + Studio

Quadra natif du Michigan, il travaille dans son propre studio de design J. Ruiter + studio aux Etats-Unis. Résolument attiré par de nouvelles formes conceptuelles, il œuvre dans différents secteurs pour sa clientèle, principalement industrielle. D'autre part, il travaille sur des concepts d'engins de déplacement complètement inédits, dans l'ultime but de faire bouger les lignes et de proposer une vision futuriste de ce que seront, peut-être, nos moyens de locomotion dans un avenir plus ou moins lointain. Avec le Sno Ped ou son Reboot Buggy, pour ne citer que ces exemples, il fait des propositions que l'on n'attend pas et nous oblige à regarder différemment nos vies futures et surtout notre façon de concevoir nos engins de déplacement. Pour le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il ose et n'hésite pas à nous déranger dans nos certitudes. A ce titre, il est reconnu comme un des designers les plus créatifs et les moins conventionnels qui soit. Ce qui lui a valu de nombreuses récompenses, soit pour des travaux de commandes, soit pour ses conceptions très libres, voire iconoclastes. Il a accepté de



Maîtriser ce genre de scooter des neiges doit être amusant... si on y arrive.

répondre à nos questions et de se dévoiler un peu plus à travers ses réponses...

Quand avez-vous découvert votre vocation pour le design ?

J'ai toujours eu le désir de construire, créer, réparer les choses. J'ai aimé l'art, la sculpture et les métiers manuels. Mais c'est assez tard, à l'université, que j'ai réalisé

que le design industriel était ce que je voulais faire de ma vie. J'ai étudié les Beaux Arts et la conception sous toutes ses formes. En fait, je le faisais déjà mais je n'avais pas les mots pour décrire ce que c'était avant de l'étudier. Aujourd'hui, je pense que je suis plus un artiste qu'un concepteur. Mais à la vérité, j'évite les étiquettes. Je ne revendique aucune classification aussi précise.

Que vous ont appris vos études ?

En fait, à l'université, j'ai confirmé ce que je faisais déjà. Le meilleur de ce que j'ai appris, c'est en faisant les choses, en répondant à des problèmes qui m'étaient posés. J'ai fait un peu de tout, de la réparation automobile, de la construction d'engins roulants, de la peinture de carrosserie ou de la sculpture. Je pense que l'apprentissage par l'exemple concret est la meilleure façon de se former et d'élargir ses champs de compétence. Quand on doit faire les choses et qu'elles doivent fonctionner, en plus de leur trouver une certaine beauté, on progresse assez vite.

Quelles ont été vos expériences professionnelles ?

J'ai travaillé dans le design et la conception d'outillage pour l'aérospatiale. Pour des marques aussi comme Bissell, Tournepietre, Steelcase. J'intervenais dans des petites agences et finalement j'ai fini par créer mon propre studio il y a quelques années, en 2010.

Travaillez-vous seulement pour vos projets personnels ou pour des commanditaires ?

Un peu des deux. ●●●

Sur cette motorisation 90 cc issue d'un engin thermique, le démarrage à la tirette fait penser aux fameuses manivelles de l'ancien temps.



LE CHOIX D'UN TEL MINIMALISME N'EST PAS ANODIN. JOEY SOUHAITE REVENIR À L'ESSENTIEL... ET IL Y ARRIVE !

●●● Les clients, en règle générale, ne demandent pas quelque chose de forcément provocant ou de repousser les lignes. Ils sont assez prudents en fait. Mes clients sont des marques comme des vêtements, des composants pour des automobiles et l'outillage manuel pour n'en nommer que quelques-uns. Dans ces cadres là, on travaille de façon assez subtile, sans chercher à vouloir absolument se démarquer. Il faut travailler dans l'idée d'applications et de résultats acceptables pour le grand public. Pour ce qui concerne mes travaux personnels, comme le Sno Ped par exemple, je suis beaucoup plus libre. Je n'ai pas de contrainte particulière. Donc je peux imaginer

ce que je veux et surtout faire des propositions inédites, dérangeantes, à la limite de ce que l'on connaît. C'est une partie plus créative de mon travail mais qui ne pourrait pas exister si, d'autre part, il n'y avait pas des contraintes et des codes à respecter.

Vos véhicules représentent-ils votre vision du futur dans le domaine des transports ?

Oui. C'est avant tout un territoire d'expérimentation dans lequel je me sens totalement libre. En plus, j'aime l'idée de faire changer l'esprit des gens par rapport aux voitures ou aux engins apparentés aux deux roues. C'est très créatif et cela permet

de faire changer la perception des personnes par rapport à des concepts déjà très normés et établis.

Quel est votre définition personnelle du design ?

Les travaux que je développe représentent une pensée, un chemin différent. Quand je travaille sur des prototypes, ils indiquent quelque chose de très spécifique. Et par là même soulèvent des questions et font avancer la réflexion des utilisateurs.

Cherchez-vous d'autres voies dans le design avec vos travaux très modernistes, presque futuristes ?

Je veux créer des choses inhabituelles et ouvrir les esprits par rapport aux besoins que nous avons en matière de mobilité. Être différent n'est pas le but absolu pour moi, mais obliger à réfléchir, provoquer de l'émotion fait partie de mes buts artistiques et professionnels.

Êtes-vous pour le minimalisme ?

Je devine que je le suis, peut-être, sans me définir comme un

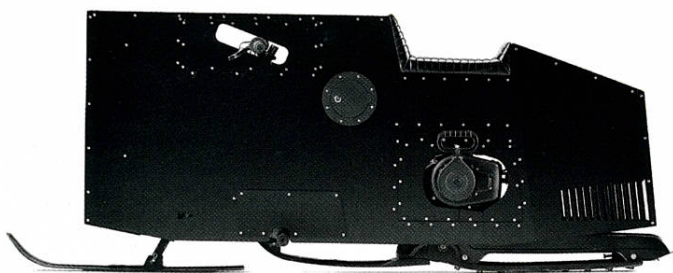
minimaliste... J'imagine des choses le plus simplement possible en cherchant comment elles doivent être, sans artifice. Rien de plus. Donc, selon cette réflexion, d'une certaine manière je suis pour le minimalisme.

Quels sont vos maîtres ou vos références dans le design ?

Je n'en ai pas vraiment. Je ne cherche pas à refaire ce qui a déjà été fait. Je veux me sentir libre totalement, et donc, même si j'apprécie le travail de certains designers, je ne copie pas. Qu'il y ait quelques influences de certains dans mon esprit est fort possible mais j'essaie de ne surtout pas me laisser guider par elles. Je cherche ma voie personnelle, rien d'autre.

Que pensez-vous des designs actuels en terme de moto ou d'automobile ?

Le design est véritablement devenu dans notre monde actuel une part importante de la conception des objets ou des engins de mobilité. Il y a des choses vraiment fantastiques et impressionnantes et



Totalement irréaliste, cette auto fonctionne néanmoins et permet de se déplacer... comme dans un épisode d'une série TV du futur. Enfin, on imagine...



SPIDER PENSÉ SANS FIORITURE...

On pourrait la croire sortie directement d'un ouvrage un rien loufoque ou d'un film déjanté sur l'avenir de la planète. Ce n'est pourtant que la création de Joey Ruiter à propos d'un véhicule passe-partout, un peu sportif, aussi à l'aise en ville que dans les champs, voire plus si affinités. Construite selon un schéma à peu près aussi élaboré qu'un gribouillis d'enfant, cette "voiture" nommée Consumer doit son aspect final à la vision essentielle de son concepteur à propos de déplacements individuels. Ici, on a tout de même la possibilité d'emmener quatre personnes dans un véhicule qui ne dépasse pas 70 cm de hauteur. Et tout ça pour aller où ? Ailleurs sans doute...



JOEY S'EST NETTEMENT DÉTACHÉ DES CONTINGENCES DE LA PRODUCTIVITÉ.

●●● je pense que ces dernières années, le design est devenu une part majeure de la définition des produits, quels qu'ils soient. Les avancées technologiques permettent aussi de créer des choses vraiment différentes, inédites. Les limites sont plus vastes et, petit à petit, l'esprit des personnes s'est adapté aux propositions qui leur sont faites. Cependant, je pense que nous avons peu à peu perdu ce que j'appelle "l'amour de la forme" pour aller vers des choses consensuelles, acceptables par le plus grand nombre. Donc, les constructeurs cherchent à se démarquer mais ne veulent pas choquer les clients

potentiels. Ce qui fait que beaucoup de choses, fort bien dessinées cependant, ne sont pas vraiment différentes les unes des autres. Il y a une tendance à "surdessiner" les choses. Moi je veux surprendre, étonner et insuffler un air nouveau. Aller vers un avenir plus créatif tout en ramenant les choses à l'essentiel. Que les acheteurs retrouvent une certaine excitation et des sensations visuelles fortes autour d'objets ou d'engins quotidiens.

Pensez-vous à des véhicules propres, écologiques ?

Dans ce domaine, je pense que nous sommes en pleine démarche

purement marketing. Moi, j'aimerais que le prix de l'essence grimpe tellement haut que les ingénieurs soient obligés de trouver des solutions propres. Il faut ouvrir d'autres voies, c'est sûr, mais en pensant vraiment à de nouvelles manières d'utiliser nos véhicules et de nous déplacer. Je pense que les technologies actuelles le permettent déjà mais que les constructeurs veulent continuer à exploiter leur actuel modèle économique avant de proposer autre chose. C'est donc bien le marketing qui met des freins au progrès d'une certaine façon.

Avez-vous des passions en dehors du design. Si oui, lesquelles ?

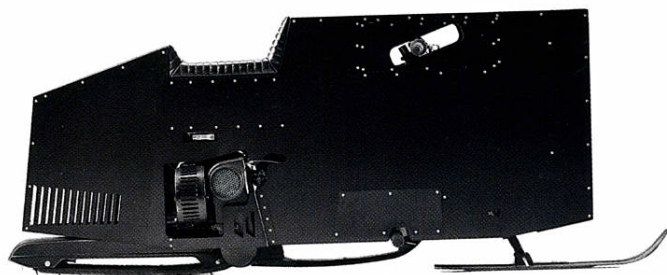
Oui, beaucoup et surtout assez éloignées du design pur et dur. J'aime les voitures anciennes, les Porsche 911, les Ford Mustang, la conception et le pilotage des cerf-volants, la pêche à la mouche, le snowboard, la navigation à voile... Je suis curieux, j'aime les sensations et donc je pourrais allonger la liste indéfiniment...

Quel serait votre rêve ultime ?

De pouvoir créer une auto ou une moto sans aucune restriction et de pouvoir la diffuser à travers le monde pour le bonheur du plus grand nombre. Quelque chose qui n'aurait rien d'élitiste mais qui ferait date.

Quelles sortes de motos vous intéressent ?

J'aime beaucoup la moto, depuis toujours. J'aime bien les motos classiques mais pas seulement. Actuellement, je me passionne pour des choses simples, pratiques, faciles d'utilisation et surtout polyvalentes. Des petites motos avec un fort potentiel d'exploitation et qui savent tout faire. A la vérité, ces machines n'existent pas encore vraiment même si certains constructeurs s'en approchent. Je pense aussi que les motos devraient être plus accessibles financièrement comme elles l'étaient il y a quarante ou cinquante ans. Cela permettrait de rendre ce moyen de locomotion véritablement populaire et lui donnerait sa vraie place dans la société. **MH**





MOTO | STRATO

MV AGUSTA RECYCLEE

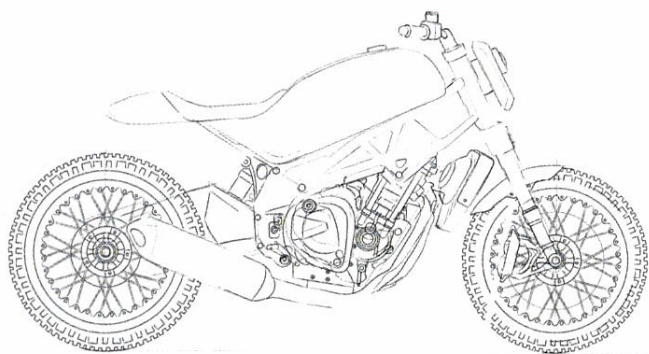
EN UTILISANT LES MÉTHODES LES PLUS À LA POINTE POUR CONCEVOIR ET RÉALISER SON PROTOTYPE MEMENTO SUR BASE MV AGUSTA, LA START-UP ITALIENNE STRATO LANCE UNE NOUVELLE PISTE DANS LE MONDE DU CUSTOM MOTO. DÉBUT D'HISTOIRE...

D'Italie nous provient cette MV F4 quatre cylindres revisitée par une start-up nommée Strato. Sa spécificité : construire une moto custom en employant des techniques d'avant-garde et des matériaux recyclés. Une sorte de mix entre créativité et démarche écosensible. Cette Memento, comme elle se nomme, n'est pas

un modèle unique. Elle a été conçue à partir d'un kit, réédictable à l'envi... En plus d'apporter une esthétique inédite à cette machine toute superlative, elle dévoile un côté roadster du futur, prompt à séduire les amateurs de choses rares. On est loin des designs très sophistiqués de la firme de Varèse et le caractère bio design du concept ne nous échappe pas.

Adieu les angles et bonjour les courbes sensuelles, les formes douces. Pour commencer le travail, des sketches dessinés à la palette graphique ont permis de définir les formes de cette carrosserie composée d'un ensemble réservoir-selle moulé dans de la fibre de carbone recyclée. Avant d'en arriver à la coque finale, il a fallu modéliser en 3 D numérique la forme globale avec précision. Ensuite, une fraiseuse, pilotée par l'ordinateur et selon les données créées au préalable, a sculpté la forme sur laquelle les plaques de fibres de carbone et la résine ont été assemblées par la suite. Un bon passage au four et la forme brute est apparue. Polie pour la finition, elle laisse apparaître des matières très inédites et à cent lieues de l'alignement parfait (trop) de certaines pièces en

carbone. Sur cet ensemble, vient se placer une demi-coque traitée dans un matériau teinté en couleur (au choix selon le goût du client). Enfin, pour une plus grande cohérence, les carters et certains détails sont recouverts d'une peinture vermiculée très techno. L'ensemble des équipements et accastillages est revu. Beaucoup de pièces sont en provenance de chez Rizoma pour soigner la mise et le silencieux d'échappement est signé Arrow. Du côté des éclairages, on remarquera le phare ovale cerclé de leds et la bande de leds à l'arrière. Clignotants discrets, rétroviseurs en bout de guidon et position basse complètent la donne. Pour le budget et la disponibilité, les choses sont moins précises. On espère juste que ce projet deviendra réalité commerciale... **MH**





Streamline moderne par Max Hazan



L'UNIVERS DE LA "TRANSPORTATION" LE FASCINE ET IL VIT SA PASSION À FOND...

HERO | THE ARSENALE - PATRICE MEIGNAN LOBBY CREATIF

EN CRÉANT THE ARSENALE, PAT MEIGNAN, PUBLISHER DU MAGAZINE INTERSECTION, A DÉCIDÉ DE DONNER TOUTES LES POSSIBILITÉS AUX CRÉATEURS DE LA NOUVELLE MOBILITÉ POUR SE FAIRE CONNAÎTRE. CRÉATIF EN PERPÉTUEL MOUVEMENT, IL A ACCEPTÉ DE PRENDRE QUELQUES INSTANTS DE PAUSE POUR NOUS PARLER DE SON CONCEPT...

Texte Philippe Canville / Photos Ricky Thomasson

Pat Meignan, né à la fin des années 70, a vu son enfance bercée par la culture custom. Passionné dès son plus jeune âge par l'univers de la mobilité, comme il le nomme lui-même, il a consacré sa vie à ça... Pourtant, il n'est pas devenu garagiste et a plutôt choisi les voies de la communication. Il raconte : « Quand j'ai commencé ma carrière dans les métiers de la communication, je me suis rendu compte que posséder un média était un excellent moyen pour rencontrer les personnes qui me passionnaient et faisaient ce que j'avais envie de faire moi aussi. Pas vraiment intéressé par l'argent mais plus par les rencontres, le savoir des autres, j'ai passé vingt ans de ma vie à faire de l'image, construire des coups, rencontrer des gens... Un peu comme un électron libre, sans attache véritablement. » Ce qui l'a sans doute poussé à créer un magazine réputé dans le domaine de l'automobile et de toutes les choses qui se rapportent à cet univers de la "transportation". Là-aussi, il explique : « J'ai monté Intersection avec des associés en Angleterre il y a douze ans. C'était pour moi l'idée parfaite pour réaliser ce que je voulais faire dans ce milieu de passion. J'ai produit beaucoup de choses un peu barrées. J'ai couru



quatre fois le Gumball, je l'ai gagné une fois. Je ne suis pas un mec de bureau. J'ai plus la capacité d'avoir une idée, de trouver l'argent et de la faire. C'est ce qui m'anime dans tout ce que je fais, mettre en œuvre et réaliser mon idée. » Parallèlement à Intersection, il a aussi une agence de communication, connectée sur l'univers qu'il adore. Il nous en dit un peu plus : « Auto, moto, bateau, avion, vélo... toute cette industrie participe de l'envie que nous avons de bouger, de nous déplacer. Donc,

Bien que plongé dans le monde digital, Pat Meignan conserve l'amour de l'édition papier et des belles choses. La preuve avec son superbe ouvrage sur The Arsenale.

dans cette optique, j'ai monté une agence : L'écurie. Nous bossons en relation avec des marques et des constructeurs : PSA, Renault, Venturi, Tesla... mais aussi des industriels asiatiques, ou indiens. » Un magazine, une agence de com', Pat donne l'impression de ne jamais s'arrêter. Et il le confirme : « Sur un autre aspect, j'ai un travail de créative advisor comme on dit. Et là, je bosse sur des missions spéciales. Depuis 2014, je bosse sur le retour de Renault en F1, avec d'autres consultants et des décideurs de la marque au plus haut niveau. Ma compétence se situe de manière assez transversale, avec des connaissances dans des domaines que certains décideurs ne maîtrisent pas. » Il a aussi créé une plate-forme numérique où se rejoignent des créateurs du monde entier autour de la mobilité. Il en parle : « Il y a deux ans, alors que j'étais à Venise en week-end avec ma femme je visitais l'arsenal. J'adore ces lieux d'histoire, un peu magiques, Marco Polo, ce mec qui a construit des bateaux pour aller conquérir le monde dans ce lieu... bref, je me prends

RÉUNIR EN UN LIEU VIRTUEL LES GRANDS CRÉATIFS DU MONDE MOBILE.



Easy like sunday morning par Urban Motor, est présenté par The Arsenal.



Karmaran KI, une autre idée de la navigation...



Ava de Bandit 9

AMOUREUX D'AVIATION, DE MOTOS, D'AUTOS, DE BATEAUX, DE VÉLOS

●●● une claque. Trois jours plus tard, je pars pour Hong Kong et je rencontre un monsieur très branché dans ces nouveaux médias qui sont en train de modifier nos façons de communiquer. Là, je me dis, il faut y aller ! Du coup, je monte The Arsenal LTD. Avec un simple Instagram je me suis lancé. » Bon. Dans le genre gonflé, Pat se pose là. Mais quel est son but ? Il rétorque : « L'histoire est la suivante : derrière ces engins et ces machines, il y a des hommes. Tous animés par la même passion et le désir de faire librement les choses, créer une machine, se déplacer, innover. De plus, avec le phénomène des start up, chaque individu un peu créatif devient une marque à lui tout seul : Blitz, Bandit Nine, Max Hazan... Je me suis rendu compte qu'il n'y avait aucun lieu pouvant fédérer tous ces talents isolés. J'ai eu l'envie de créer une plate-forme permettant de mettre tout le monde autour de la table et de les faire travailler ensemble, sans pour autant devenir le "patron".

Mon idée est de donner les impulsions nécessaires au développement de ces idées isolées. Je sentais qu'il y avait des grosses potentialités. J'ai trouvé des investisseurs, venus du monde du pétrole, intéressés par cette idée. » Justement, ce concept, que peut-il apporter et en quoi est-il utile ? Pat réplique : « Dans ce milieu, il faut être référent, crédible et vrai. Mon projet de market place tient sur le fait que j'ai rencontré tous les mecs que je voulais voir nous rejoindre. Je ne suis pas là pour vendre à leur place mais pour faire connaître leur travail. Sur The Arsenal, on a quatre grands secteurs définis : une market place, un lab, un fond, de l'édition. Pour l'édition, ce sont plutôt des projets personnels. Le Lab, c'est de la mise en avant de nouveaux chercheurs avec un sponsor comme Tudor qui rentre dans le Lab et finance des recherches. Sur la partie marché, je propose de mettre en valeur tous ces créateurs centrés autour de la mobilité de demain. Le fond, lui, se constitue peu à peu autour des compétences que nous réunissons au fur et à mesure. Bien que ce projet soit avant tout digital dans sa diffusion, j'ai voulu cependant faire un très beau livre qui présente le concept. Alcantara à Milan avait eu vent du projet et ils ont voulu rentrer

dans l'histoire. Alcantara est une marque reconnue dans cet univers et, du coup, ils rentrent complètement dans l'univers créé par The Arsenal. Ensuite, ils sont devenus partie prenante dans sept des projets. The Arsenal devient quasiment un lobbyiste dans ce milieu et met en rapport entre eux des personnes qui ne se contactaient pas forcément. » Dynamique s'il en est, prêt à prendre des risques, on se demande si Pat dort bien avec une telle usine à gaz entre les mains. Il sourit et nous dit : « La notion de risques est bien évidemment présente mais je vis ça avec une telle intensité que même si je dors peu, je compense largement par le fait d'avoir lancé ce projet dont je rêvais. Si ça ne rapporte pas encore beaucoup d'argent, j'ai beaucoup de chance et de travail : Intersection, l'agence l'Écurie, mes consultations auprès des marques... Moi, je crois à ce projet, des financiers me suivent, et ça commence à fonctionner. Il faut juste continuer, se concentrer sur les objectifs et croire à la réussite. Je sais, après très peu de temps d'existence, que le concept est bon. Donc on va continuer. » Il aurait tort d'ailleurs de s'arrêter en si bon chemin, sur The Arsenal, on a généralement rendez-vous avec du rêve... **MH**