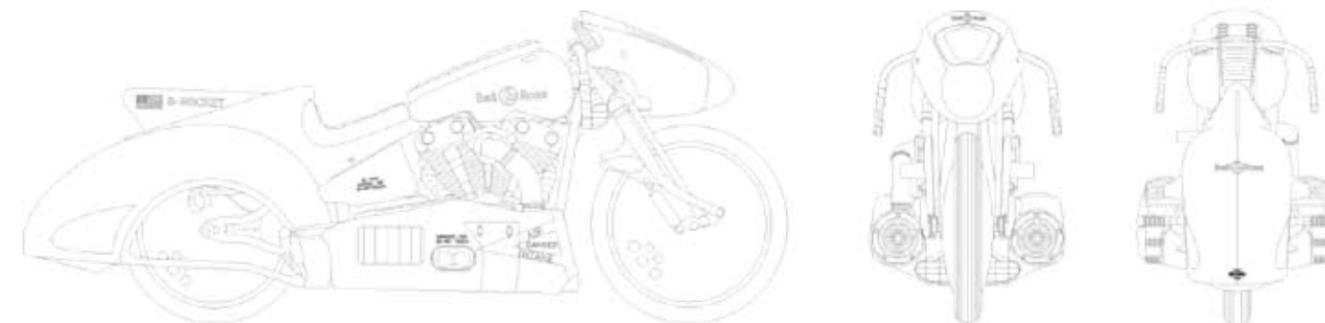




LA RENCONTRE ENTRE LE DESIGNER DE BELL & ROSS ET LES ARTISTES DE CHEZ SHAW DONNE NAISSANCE À UNE MOTO DE RECORD INÉDITE.



HERO | BELL & ROSS/B-ROCKET

LES CHASSEURS DE TEMPS

BRUNO BELAMICH, LE MR BELL DE BELL & ROSS, L'HORLOGER FRANCO-SUISSE, PRÉSENTAIT À PARIS SA DERNIÈRE CRÉATION. LA B-ROCKET, UNE MONTRE AUSSI FOLLE QU'UNE MOTO DE RECORD DU MÊME NOM. RENCONTRE...

Par Philippe Canville / Photos Götz Göppert & Bell & Ross

Quoi de plus naturel pour un horloger que de vouloir rendre hommage aux chasseurs de temps que sont les pilotes de record? Chez Bell & Ross ils n'en sont pas à leur coup d'essai en matière de motocyclette et cette fois les ateliers Shaw en Angleterre sont partis des dessins du designer de la marque, Bruno Belamich, pour réaliser cette B-Rocket très impressionnante. Cette moto de record assez peu ordinaire sert de support de lancement à une montre signée Bell & Ross dans laquelle se mêlent avec délice les univers de la moto et de l'horlogerie de haute performance. La moto déjà très remarquée sur les réseaux sociaux et autres sites d'infos

était présentée, par ses géniteurs, à Paris. Nous y étions pour cette brève rencontre avec son créateur.

C'est vous qui aviez déjà dessiné la première moto Bell & Ross il y a trois ans?

Non. Ce sont les gens de chez Shaw Speed & Custom, fans de notre marque, qui avaient mis au point cette moto et nous ont proposé d'y associer notre nom. L'étape suivante a été de dire, si on construisait la moto Bell & Ross, à quoi ressemblerait-elle? Nous sommes très inspirés par la passion mécanique et les années un peu folles de l'aviation américaine dans l'immédiat après-guerre. C'est notre univers.

Pourquoi un dragster, une moto de record?

Parce que l'on sait que sous l'influence du développement de l'aviation dans les années 50 aux USA les motos de record adoptent peu à peu des formes de fusées. Les fameux cigares... Nous avions envie de ça.

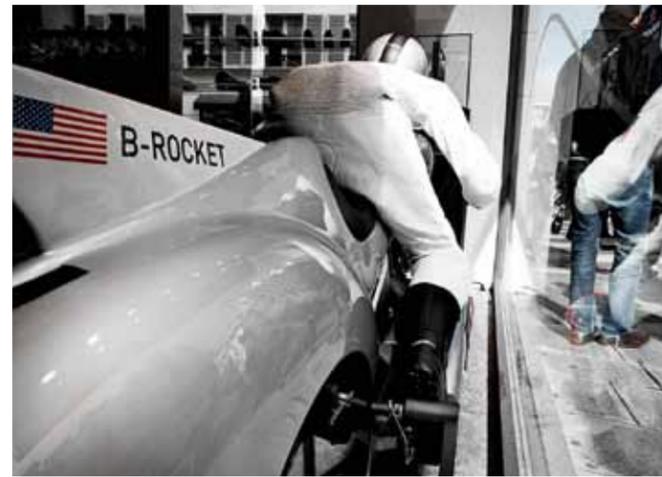
Quel a été votre rôle sur la conception de la B-Rocket?

Dans mon parcours de designer industriel, une des grandes fondamentales est que la fonction crée la forme. J'ai dessiné une goutte d'eau avec deux roues et c'est devenu la B-Rocket par la grâce de nos amis anglais. J'ai imaginé la machine, ils l'ont construite en proposant



Derrière le carénage en forme d'ogive le pilote peut entièrement s'effacer pour la recherche maximale de vitesse.

Bruno Belamich est heureux de présenter le résultat de ses cogitations et de la collaboration avec l'atelier Shaw. Il peut !



DES SOLUTIONS TECHNIQUES ÉTONNANTES POUR CETTE B-ROCKET MOTORISÉE PAR H-D.

●●● leurs idées, comme les turbines frontales par exemple.

Pourquoi le choix Harley-Davidson pour la motorisation ?

C'est le seul nom universel de marque de moto et il est totalement lié au mythe des records de vitesses sur le lac salé et du rêve américain. D'autre part c'est la marque avec laquelle travaille Shaw puisqu'il est concessionnaire Harley-Davidson, mais ce n'est pas la seule raison. Bell & Ross prend beaucoup de référence dans cette culture américaine, donc il y a une logique derrière ça.

La montre, qui est le sujet principal de cette création, se destina plus volontiers aux motards alors ?

Non, pas forcément. On retrouve sur le cadran et le boîtier des codes proches de l'univers moto certes mais c'est plus l'idée de performance qui émane de notre moto qui doit valoriser le travail effectué sur notre montre. Nous sommes dans un concept global. Il y a un engin, un pilote, ses accessoires, casques, combinaison... Et il y a la montre, symbole des années 70 et d'une certaine idée de l'horlogerie.

Sur une moto de vitesse pure, la part aérodynamique est primordiale. Comment avez-vous abordé ce problème particulier ?

En installant le pilote à genoux sur la moto, et derrière un carénage en forme d'ogive prolongée par un aileron installé sur le fuselage arrière, nous avons déjà une démarche allant dans le sens de la meilleure pénétration dans l'air possible. Les flasques sur les jantes, les petits ailerons sur la fourche pour stabiliser la machine, les extracteurs d'air... Tout concourt au meilleur résultat possible, même si nous n'avons pas passé la moto en soufflerie. Si je devais dessiner une moto aérodynamique, je ne ferais pas forcément ça. La B-Rocket ●●●



Au fond du cockpit une instrumentation tout à fait minimaliste reprend les graphismes de la montre B-Rocket.

De face, cette machine est impressionnante et fait réellement penser à un avion de chasse expérimental. Notez les deux "turbines" installées en position frontale dans la carrosserie.



MOTO | B-ROCKET EN QUÊTE DE LUMIÈRE

LES SORCIERS LONDONIENS ONT SU TROUVER LA NOTE JUSTE POUR RÉPONDRE À LA DEMANDE DE L'HORLOGER BELL & ROSS. L'INSPIRATION EST ÉVIDENTE, LE RÉSULTAT SANS APPEL. ATTENTION CHEF-D'ŒUVRE... Par Philippe Canville

Construite par Shaw Speed & Custom, un gros concessionnaire Harley anglais spécialisé dans les transformations les plus folles et les plus variées, cette B-Rocket utilise une base Harley-Davidson Softail. Le bloc est un Twin Cam B de 103 cubic inches (soit 1690 cm³) et développe environ 90 chevaux en version d'origine. Autant dire que les espoirs de claquer une pendule sont nuls et non avenus. Ce n'est pas le but, ici cette moto sert un concept global. C'est au niveau de la partie cycle que le travail a été le plus difficile. Le cadre perd sa triangulation arrière remplacée par une très belle pièce et à l'avant on retrouve une fourche Springer

très spéciale avec des suspensions animées par des basculeurs. Cette fourche était utilisée dans les compétitions de Hill Climbing (course de grimpe) par les officiels Harley et a été rééditée par les customisers actuels. Les jantes sont entièrement flasquées de voiles d'aluminium. C'est au niveau de la carrosserie et de l'implantation du pilote que le gros travail a été fait. La position à genoux permet de maintenir une ligne très basse et au pilote de s'effacer totalement derrière le carénage de tête de fourche en forme d'ogive. Le guidon à l'ancienne positionne les commandes à la bonne hauteur, dans le prolongement des épaules du pilote, allongé sur le ventre.

Un précieux rembourrage habille d'ailleurs le réservoir pour le confort. Sous les genoux on distingue deux grosses prises d'air avec des ouvertures frontales habillées de (fausses) turbines en alliage. C'est beau comme tout avec surtout d'utiles fonctions. A droite, c'est un filtre à air avec un très gros conduit pour alimenter l'injection, à gauche le conduit dirige le flot d'air vers le bac à huile et le bas moteur. On constate une fois encore l'exactitude des propos du designer maison sur la fonction qui crée la forme. Cependant et malgré cette volonté affichée, la moto bénéficie d'une finition exemplaire. La carrosserie parfaitement modelée possède des courbes envoûtantes et sa teinte

gris alliage brut est parfaitement raccord avec les carlingues d'aviation qu'elle évoque. Pour faire plus authentique et old school, une paire de couvre-basculiers dans le style des anciens moteurs Knucklehead a été installée. Quant aux sorties d'échappements, elles héritent de bandages thermiques tout à fait justifiés et se limitent à de simples tubes dénués de silencieux qui sortent sous la moto et sont quasiment invisibles. La B-Rocket doit gronder fort. Cela se vérifiera en juin, sur le lac salé où ses géniteurs ont décidé de la baptiser. On lui souhaite une jolie carrière, comme aux modèles de montres Bell & Ross auxquels elle rend hommage.

UN PROJET CUSTOM OÙ LA FONCTION CRÉE LA FORME.





Bruno compte bien faire rouler sa machine sur le lac salé. Il prendra donc les commandes en position ventrale, posé sur les genoux. Grand moment à venir...



L'HORLOGERIE RÉPOND À L'UNIVERS MÉCANIQUE EXTRÊME.

... est une vision sportive et racée d'un modèle Softail Harley-Davidson dans une optique proche de ce que faisaient les aviateurs et les chercheurs de la NASA.

La machine est-elle susceptible de battre des records ou est-elle simplement une opération d'image pour la marque ?

Non. Nous n'irons pas chasser le record à Bonneville tout de suite. Nous allons y rouler cet été

pour les besoins d'un film avec la B-Rocket mais la mécanique d'origine n'est pas prévue pour battre qui que ce soit.

Qu'avez-vous retiré de cette expérience ?

J'ai découvert extrêmement de similitudes entre ces univers de l'horlogerie et de la mécanique moto qui se côtoient et se mélangent assez volontiers lorsqu'ils se rencontrent. Le travail d'artisan méticuleux de Shaw est le

même que celui d'un horloger. Il y a un savoir-faire, de la passion et une vraie qualité au niveau du travail manuel. Sur cette moto je suis passé du rêve à la réalité. Avec un résultat de qualité. La machine est luxueuse et sophistiquée, comme nos montres. Plein de détails se découvrent petit à petit une fois passée l'impression première. Elle nous correspond parfaitement, il y avait un vrai challenge et je suis très heureux que Bell & Ross ait pu réaliser cela. **MH**

MONTRES | B-ROCKET BRO1 & BRO3 B-ROCKET

Développé pour deux modèles (BR01 et 03) ce chronomètre et cette montre B-Rocket reprennent les mouvements automatiques qui font la réputation de la marque. Le chrono BR01 avec son grand cadran de 46 mm de diamètre voit son boîtier acier traité en finition satinée. Le fond de cadran noir mat réutilise les codes en vigueur sur

les compte-tours des motos et les boutons de commandes sont recouverts d'ABS pour un meilleur ressenti. Résistant à 100 m de profondeur, ce petit bijou est livré avec un bracelet en cuir matelassé qui fait immédiatement penser au revêtement des selles de moto. La montre BR03 B-Rocket reprend les mêmes visuels mais se

fait plus discrète avec un cadran de 42 mm. Enfin, le verre saphir est traité anti-reflet et les graduations bénéficient du traitement Superluminova. Voici deux modèles qu'on devrait très vite retrouver au poignet de quelques pilotes en vue. Pour vivre à l'heure de Bonneville, ces deux très belles livraisons semblent idéales...

