



DOSSIER DESIGN
PHILIPPE STARCK



Philippe Starck se lâche pour Moto Heroes. Chez lui beaucoup de choses passent par le regard, vous en doutez ?

086

MOTO HEROES | LE MAGAZINE DES HOMMES ET DES MOTOS DE CARACTÈRE



INTERVIEW

PHILIPPE STARCK

ALLER À L'ESSENTIEL

DEPUIS LES ANNÉES 80, PHILIPPE STARCK A REVISITÉ NOS VIES À TRAVERS SES OBJETS USUELS ET SES ARCHITECTURES CONCEPTUELLES. MINIMALISTE ET ENGAGÉ, IL A MIS SON TALENT AU SERVICE DE NOTRE ENVIRONNEMENT. MOTARD AVANT TOUT, IL A AUSSI ŒUVRÉ DANS LE DOMAINE. UNE RENCONTRE S'IMPOSAIT...

Propos recueillis par Philippe Canville / Photos Götz Göppert

Philippe Starck est un créateur et un architecte d'intérieur essentialiste, en quête de pureté et de simplicité. Il est engagé dans une recherche perpétuelle de la chose juste et utile pour retrouver l'usage naturel des objets sur lesquels il se penche. Un presse-citron, une box révolutionnaire, des chaises

de bar en aluminium coulé... les moindres choses de notre vie le captivent et il prône un "design démocratique" en opposition avec la démarche élitiste de beaucoup d'autres artistes du secteur. Il en va ainsi de ses travaux livrés sur la moto, son autre grande préoccupation dans la vie. Entre une Aprilia 6.5 devenue collector et quelques beaux projets malheureusement mis de côté, Starck a appliqué à ses motos la même démarche que celle engagée pour les objets du quotidien. Et apparemment ses idées font école dans le domaine. Il nous reçoit à Paris dans les locaux de son agence où règne l'ambiance d'un paddock avant le départ de la course (en beaucoup plus propre et joli à regarder rassurez-vous). Ça tombe bien, on voulait justement parler de ça...

MH : A quel moment et de quelle manière la moto est-elle entrée dans votre vie ?

Philippe Starck : La moto est entrée

structurellement dans ma vie en même temps qu'y sont entrés l'ennui, l'incompréhension de la société et la fuite de l'école. J'ai eu comme évidence la moto comme moyen d'évasion à l'ennui mais surtout face à la société. Donc j'ai tout eu. Très peu de vélos bizarrement par rapport à maintenant. L'achat de mon premier Solex a été un très grand moment. Le magasin était au pont de Neuilly, le Solex valait 340 francs à peu près. Très vite il a évolué en machine de tout terrain, car rapidement cette pratique est entrée dans ma vie pour les mêmes raisons de refus du système. Je ne me voyais pas rester sur les routes, il me fallait autre chose. Comme un Solex n'est pas destiné à faire du TT, je suis passé à la mobylette Bleue. Immédiatement recouverte des accessoires de l'époque, selle tigre à franges, les couvre-câbles scoubidou, les pare-chocs chromés. Ça a été une révélation. C'était un vrai véhicule, alors que le Solex n'était pas réellement une bonne machine, il faut le reconnaître. Ensuite je suis passé à la Mob' orange et aux motos italiennes, MV, Italjet, Derbi... Jen avais trois ou quatre en permanence dans ma cave, je changeais les moteurs ou je décalaminais sans vraiment savoir ce que je faisais. C'était un désastre. Je vivais dans le trichlo, je me demande comment je n'ai pas explosé... Dans des caves pas aérées,

en plein été. Un vrai miracle. Ensuite je me suis lancé dans les scooters anciens et à un âge plus sérieux, je suis passé à la moto de Trial. Mes motos de tous les jours étaient une Bultaco Sherpa T et une Bultaco Matador "6 jours", puis en sont venues d'autres... Ossa, Montesa. Je ne les compte plus. Actuellement je dois avoir environ trente-cinq motos réparties dans les différents endroits où je vis. Il y a de tout. Des prototypes de quad de trial, un triporteur BMW, des roadsters, des trails. En fait, et en théorie, je ne me sépare pas de mes motos. Donc j'accumule. Dans un hangar, j'ai encore des motos de mes 18 ou 19 ans... Pour moi acheter une moto est un acte très fort. Je ne consomme pas les unes après les autres mes motos avant de les revendre. Revendre n'est impossible. La moto fait partie de moi-même. Il n'y a pas de séparation entre mes motos et moi comme il n'y a pas de séparation avec la vie à moto. Pour la bonne raison que philosophiquement, la moto c'est l'intelligence et la voiture c'est la bêtise. Une voiture c'est auto stable mais ça ne transporte quelle-même et occupe beaucoup d'espace. La moto c'est le minimum, c'est le prolongement du corps avec rien autour et, surtout pour quelqu'un comme moi qui cherche toujours les motos les plus simples, c'est l'objet essentiel pour se déplacer. Je suis un minimaliste et si j'ai pu avoir quelques motos un peu "graissées", un peu trop équipées, elles sont allées directement chez le préparateur afin de supprimer l'inutile. Je me souviens à ce propos qu'un jour à l'usine Aprilia, j'ai décidé de rentrer à Paris à moto. Aprilia m'avait alors prêté une Pégaso, un gros trail plein de plastique. Pendant que je finissais ma séance de travail sur place, j'ai demandé ●●●





DOSSIER DESIGN
PHILIPPE STARCK

DES ANNÉES MOB AUX APRILIA & VOXAN DESSINÉES DE SA MAIN, PHILIPPE STARCK NE S'EST JAMAIS ÉLOIGNÉ DES MOTOS.

●●● aux gars du service course de mènlever tout ce qui encombrait. Deux heures plus tard, j'avais une moto complètement dépouillée, allégée au possible. La moto ne doit être que le minimum. De plus j'ai une sévère détestation de l'automobile. Pour des raisons professionnelles, je voyage beaucoup, dans des conditions de confort, avec voiture de maître à l'aéroport, mais je m'organise toujours pour récupérer une moto sur place, parfois même à l'aéroport. Une des miennes si c'est dans un pays où je me rends régulièrement ou une machine de prêt. Je largue les bagages dans le coffre de la voiture et je continue, à moto, quel que soit le temps. La moto c'est ma liberté. Je ne peux pas perdre mon temps, un temps qui est précieux. C'est une fusée pour aller d'un point à un autre. Pour exemple, l'avion que j'ai choisi pour mes déplacements fréquents a une porte cargo afin de pouvoir charger une moto dans la soute. En réalité, je ne l'ai jamais fait mais la simple idée que cet avion soit équipé pour cela m'a particulièrement séduite.

Quelle moto vous a le plus marqué ?

Je ne suis pas un fétichiste. Je ne fais pas partie de ceux qui aiment la moto parce qu'elle est belle, parce qu'elle a quelque chose de particulier, un moteur incroyable, parce qu'elle est ancienne ou rare. Je suis un utilisateur. Mon meilleur souvenir de moto va à celle qui fonctionnera le mieux, sera la plus polyvalente, sera homogène. Je garde un souvenir très fort de mes Matador mais celle qui m'apparaît comme parfaite, c'est la Honda 250 XL. J'aime beaucoup les moyennes cylindrées, puisque je recherche toujours le rapport poids-puissance le plus juste. Mais aujourd'hui, une moyenne cylindrée c'est 600 voire 800 cm³. Une moto, c'est un poids qui doit rester raisonnable. J'ai une règle simple, si je ne peux pas soulever ma moto c'est que ce n'est plus une moto c'est devenu une voiture. Donc 110/115 kilos maximum. Cette règle m'est primordiale car j'ai roulé à 80 % de mon temps hors des routes. Quand j'étais journaliste de presse pour Champion avec Christian Lacombe, il m'avait surnommé "Starck, l'homme qui

tombe plus vite que son ombre". J'avais aussi des tics. J'ai longtemps habité Formentera et j'avais pris l'habitude de faire Paris-Barcelone en ligne droite. Donc je passais par des endroits incroyables. Et le nombre de torrents et de trous dans lesquels j'ai pu tomber m'obligeait à pouvoir relever ma moto seul. Je me souviens



Souvenir de ses tendres années où il avait déjà compris tout l'intérêt de la chose motocycliste. Une passion qui perdure encore...

d'une moto spéciale pour le sable que je m'étais fait fabriquer. Le jour où j'ai ouvert la caisse, je suis allé directement rouler sur la plage, en plein hiver. Je suis tombé dans des sables mouvants et il a fallu qu'à la force du poignet je sorte ma moto de là. Dans ces cas-là, on apprécie de ne pas avoir une moto qui pèse 300 kilos.

Sauf erreur, vous n'avez officiellement dessiné et signé qu'une seule moto, l'Aprilia 6.5. Pourquoi ?

J'ai toujours été un outsider dans ce milieu de la moto très conservateur. C'est un milieu qui n'accepte pas facilement ceux qui n'en font pas partie. Je ne fais pas partie du microcosme de la moto. Je travaille avec des petites compagnies; les grands groupes ne font pas appel à des designers extérieurs. J'ai eu la chance de pouvoir quand même faire cette Aprilia. Ensuite, si vous travaillez avec des compagnies européennes, vous tombez dans les difficultés économiques. Vous travaillez pendant deux ans sur une moto et à l'arrivée on vous dit qu'on ne la fait plus, parce que la concurrence, asiatique

principalement, vient d'ajuster ses prix. Par exemple, avec Voxan, j'avais à peine terminé le prototype que la boîte fermait. Pareil chez Ducati, j'ai travaillé sur des modèles qui ont été abandonnés plus ou moins vite. C'est difficile voire impossible de conjuguer tous les aléas de ce type de production, a fortiori lorsque l'on

est un intervenant extérieur. Je suis très heureux d'avoir fait cette 6.5. Le dommage c'est qu'elle a les qualités de la première œuvre mais aussi ses défauts. Il y a plein de choses que je saurais mieux faire aujourd'hui. C'est ma première moto et c'est aussi la première vraie moto d'Aprilia, plutôt spécialisée dans les scooters à l'époque. Ils avaient plus la culture plastique moulé que métal formé et donc la moto a un côté plastique et pas assez dénudé. Reste que c'est une jolie petite moto, vendue plus chère presque en occasion que neuve à l'époque, et qui a un fan-club en Italie...

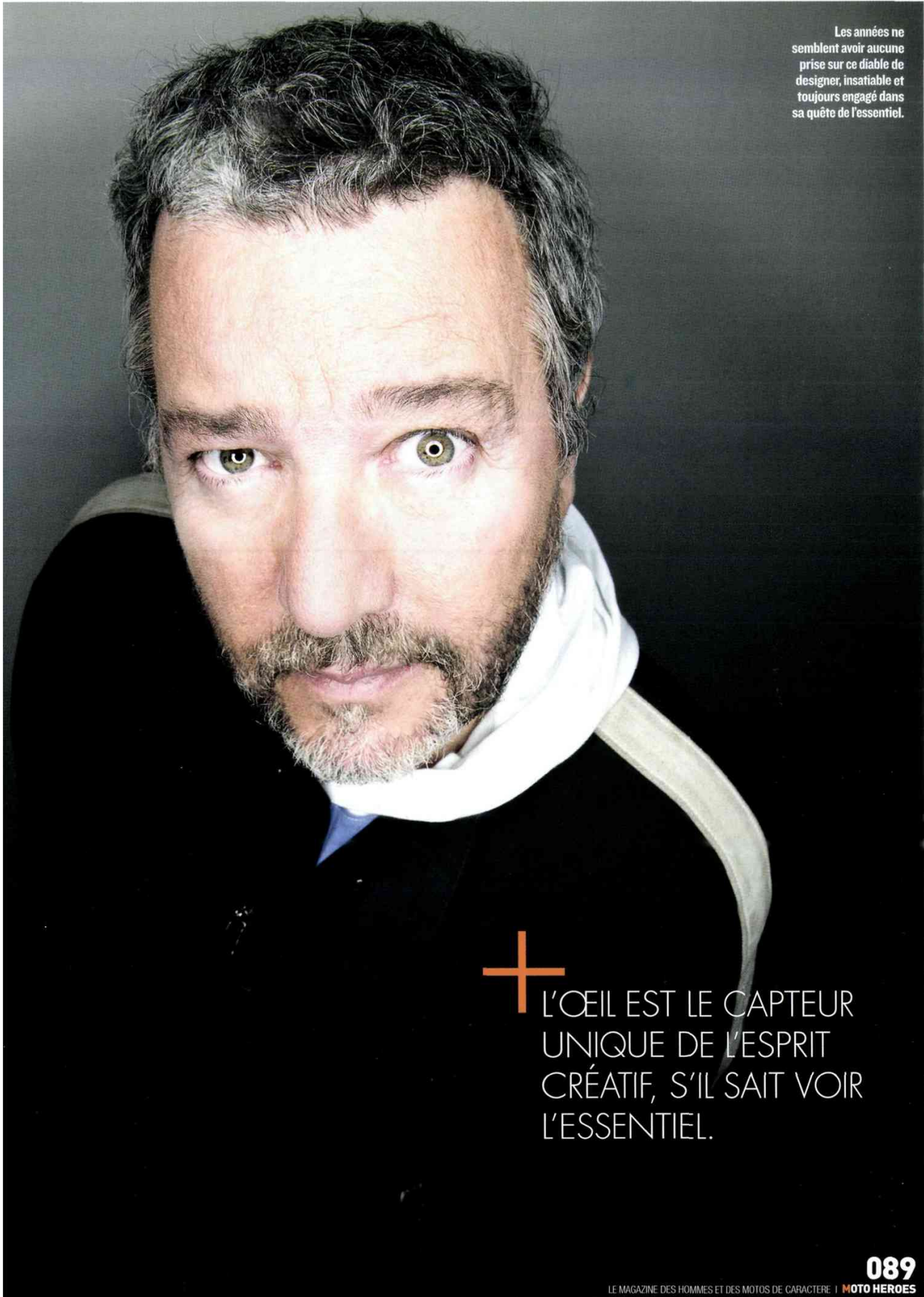
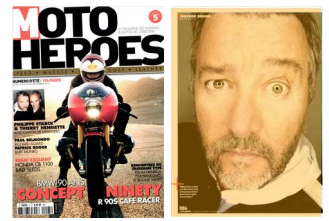
Pensez-vous avoir dessiné sur cette moto le plus bel échappement qui soit, le plus conceptuel surtout ?

C'était une bonne idée d'avoir intégré des éléments disparates dans une seule pièce regroupant le radiateur, le sabot moteur et les échappements. Cela faisait partie de la recherche que j'avais menée.

Vous êtes heureux d'avoir dessiné cette moto ?

Oui! C'était un grand bonheur et un grand honneur. D'ailleurs je n'ai pas dû me faire payer très cher à l'époque tellement j'étais content de réaliser ce projet. Sans être paranoïaque, j'ai l'impression que certaines innovations de la 6.5, le projet XRay ou la Voxan ont été reprises par ailleurs, ont inspiré un trait, une recherche. Je n'attendais pas autre chose que du plaisir personnel sur ces travaux. J'ai eu le bonheur de rouler sur ma bécane, de la croiser sur la route. Quand par surprise les motards du fan-club débarquent à Milan, tous habillés comme moi avec le blouson Dainese, le casque... C'est énorme! Et ça fait très plaisir.

Pensez-vous que le design de certains modèles Voxan a pu être une des raisons des échecs de la marque française ?



Les années ne semblent avoir aucune prise sur ce diable de designer, insatiable et toujours engagé dans sa quête de l'essentiel.

+

L'ŒIL EST LE CAPTEUR
UNIQUE DE L'ESPRIT
CRÉATIF, S'IL SAIT VOIR
L'ESSENTIEL.

089

LE MAGAZINE DES HOMMES ET DES MOTOS DE CARACTÈRE | MOTO HEROES



DOSSIER DESIGN
PHILIPPE STARCK

APRÈS APRILIA, VOXAN ET KAWASAKI, STARCK CONSTRUIRA-T-IL LA PREMIÈRE MOTO À SON NOM ?

••• Je ne sais pas. Aucune idée. On pourrait polémique, tenter d'expliquer certaines choses... Les premiers modèles étaient assez mous, un peu gras, pas appétissants. Ensuite Thierry Henriette a fait le très beau Scrambler, puis la VB 1. Vous avez sûrement raison, s'il y avait eu un design plus intéressant peut-être que cela aurait mieux marché. Mais il est difficile d'être complètement affirmatif sur ce point.

Avec Boxer Design et LSL vous avez construit une moto personnelle très dépouillée sur base Kawasaki 800, l'idée d'une machine améliorée et transformée par son propriétaire vous séduit particulièrement ?

Oui, mais à l'opposé de ce que beaucoup font. Je ne suis pas dans les mythes, la surenchère ou le style à tout prix. Ni Hells Angels, ni Thierry Sabine ou quoi que ce soit d'autre que moi. Je suis un utilisateur et donc dès qu'il y a un truc qui ne me sert à rien je l'enlève ou je le remplace par quelque chose de plus léger et à mon goût. J'aime beaucoup les scramblers et j'en ai fait quelques-uns sur base de Kawa 650 dont j'étais très content. La 800 est arrivée, je cherchais à faire quelque chose d'un peu différent, plus dirt track. Un style de moto assez mythique pour moi. Je ne voulais pas faire ça sur une base Harley parce que je n'aime pas les Harley, trop lourdes et trop compliquées. Pour cette moto, je voulais travailler avec Thierry Henriette et l'équipe de Boxer Design. Et du coup ils en ont fait une dizaine déjà dans le même style et je rencontre régulièrement des copains qui les ont achetées et en sont ravis. Guillaume Canet notamment. Mais je tiens à laisser les choses à leur place ce n'est pas une création, c'est un montage très sympathique de pièces, une mise en couleur et rien d'autre. Je n'ai pas dessiné ou créé une moto au même titre que la 6.5 ou le projet Voxan.

La tendance néo rétro, dans la moto bien sûr, évoque quoi pour vous ?

C'est un peu comme en politique. Ça n'exprime pas une envie de rétro mais ça exprime plutôt le rejet d'une proposition trop stylistique, batmanienne, darkvadorienne. On

a l'impression que les motos sont toutes les motos de "l'Empire contre-attaque" ou celles de bikers chevelus et barbus ou encore faites pour traverser le Sahara, voire celles de tel ou tel champion. Mais l'intérêt de la moto c'est d'exister pour elle-même, d'être vraie. Pendant très longtemps, elle a été épargnée par le marketing à l'inverse de l'automobile. Prendre une cible de consommateurs et dire: ceux-là, on va leur vendre ça avec tout l'univers qui va avec. Mais à présent c'est totalement différent, la moto a été rattrapée par les marchés. Comme

lâcher un peu, chercher d'autres voies.

Quelles sont les marques actuelles dont le design vous séduit particulièrement ?

J'aurais bien du mal à répondre. Je vois beaucoup d'efforts, chez tous. Je vois chez certains constructeurs des tentatives pour trouver des solutions. Mais je ne vois aucune marque chez qui tous les paramètres sont réunis pour réussir ce que je recherche. Ducati c'est de la moto de course, BMW c'est de la technologie à la limite de l'aberrance, avec des Trails perchés à des hauteurs incroyables pour

faire du boulot-dodo, KTM... il faut être un personnage de film... Chez tout le monde il y a toujours un manque d'équilibre, des tics de style. Il y a beaucoup de choses très bien au milieu de tout ça mais cela reste confus, à côté de la plaque le plus souvent. Je ne vois aucun constructeur qui a su dire: une moto c'est ça.

Avez-vous des projets de moto dans un avenir plus ou moins proche ?

De moto, non. De véhicule à deux roues, oui. Il est trop tôt pour en parler mais nous sommes sur un projet... avec Thierry Henriette et Boxer Design.

Nous avons gardé une question subsidiaire. Pouvez-vous

commenter ce couteau pliant Laguiole que vous avez dessiné et que je vous montre aujourd'hui ?

Ah oui super. Un vrai en plus. Pas une de ces horribles copies. Il est beau, poli par la poche du jean. Il a vécu, c'est bien. C'est une bonne illustration de tout ce que nous venons de dire. Le couteau c'est un objet aussi usuel et fondamental que possible. Un objet intemporel, sourcé culturellement, culte et icône, mais qui s'est légèrement graissé au fil du temps de nanosignes qui l'ont mené vers l'obsolescence. J'ai fait un travail de nettoyage, de simplification... pour retrouver l'essence même de ce produit. Ce couteau, à l'origine arabe, puis espagnol avant de devenir français, avait perdu de son ergonomie et de sa simplicité. J'ai effacé tout ça pour ne garder que l'essentiel. Prenez-en soin, c'est un bel outil. **MH**

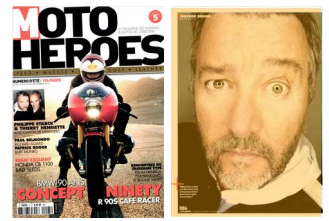


Jamais loin d'un crayon et d'un papier layout, il se plie volontiers à la photo souvenir. Mais il a gardé le dessin...

pas mal de gens ne se reconnaissent pas dans cet univers marché-produits, ils se tournent vers des choses plus classiques. Une moto c'est un beau moteur, deux belles roues, une selle, un réservoir et un guidon. Un concept qui était en vigueur il y a 20 ou 30 ans, avant que le marketing ne s'en mêle. Avoir une moto simple, accessible, c'est ce que veulent les gens...

Pensez-vous que les designers du domaine moto devraient aller plus loin et vers quoi ?

C'est un petit peu ce que je viens de dire. Les gens qui travaillent sur les motos devraient se rappeler ce qu'est un engin minimaliste. Pas du marketing fait pour s'adresser à des gens et leur faire croire qu'ils sont autre chose. Qu'ils arrêtent de lire les études de marché et pensent amour de la moto et utilisation plutôt que segmentation et parts de marché. Ils devraient aussi se pencher sur la culture de la moto et se



Après avoir travaillé chacun de leur côté, Philippe Starck et Thierry Henriette unissent leurs efforts dans un projet de deux-roues. Lequel ? Vous le saurez bientôt...

DEUX DESIGNERS RENOMMÉS TRAVAILLENT ENSEMBLE À UNE MÊME IDÉE DE MOBILITÉ INTELLIGENTE. ÇA PROMET !

091

LE MAGAZINE DES HOMMES ET DES MOTOS DE CARACTÈRE | MOTO HEROES

