



De face, une bulle générale, tout comme les voies de ventilation de quatre camos, non masquées par le pneu étroit.

En vert (la couleur historique des Paton) côté gauche, la simplicité de la 500 twin en trompe plus d'un sur ses performances. La forme des mégaphones explique le niveau sonore.

La pièce maîtresse de la 500 8V RU : son bicylindre double arbre huit soupapes...

Laissez-nous vous conter une histoire assez extraordinaire. Car résumer six tours du mythique toboggan des Ardennes aux guidons de la Paton, ce serait comme boire un grand cru au goulot. Les machines de Giuseppe Pattoni ont une histoire. L'histoire d'un homme qui a tout donné à la compétition (voir son portrait). En 1967, après dix années de fortunes diverses, "Peppino" (son surnom ; on l'appelait aussi "Pep") réalise un twin 500 en prévision du long terme — les bicylindres sont à priori à l'abri d'un changement de réglementation — une architecture moteur qu'il connaît bien et qui doit lui assurer une moto légère. Son bicylindre vertical à course courte est doté d'un double arbre entraîné par une cascade de pignons et de deux, puis de quatre soupapes par cylindre. Cette 500 sera régulièrement engagée en Grand Prix 500 de 1967 à 1975, et s'illustrera dans le championnat national italien dès la première année... qu'elle survole, pilotée par Angelo Bergamonti. À ses bracelets, se sont illustrés de nombreux pilotes de renom dont Stevens, Nelson, Brettoni ou Gallina (futur patron d'une écurie de course qui va remporter deux titres mondiaux en 500). La BIC 500 8V RU (RU pour Riddizione Ufficiale) que nous avons la chance d'essayer est sortie en 2006 de l'atelier Paton, dirigé par

Roberto Pattoni, le fils du créateur. Ni plus ni moins qu'une évolution de la version 1968 type BL3.

Faire la distinction

Roberto insiste sur le terme "réédition" plutôt que "réplique". Pour au moins deux bonnes raisons : la nouvelle 500 BIC ne reprend pas les cotes de la première de la lignée, plans à l'appui, mais fait la part belle à de nombreuses améliorations. Comme toute machine de compétition qui ne cesse d'évoluer au fil des courses, elle est en perpétuel développement. Deuxième point important, ce n'est pas un riche mécène qui ressuscite un nom prestigieux en rachetant des droits : ici, c'est la même entreprise qui relance une petite production. La 500 8V RU est assemblée en partie par Roberto lui-même, lequel a travaillé avec son père sur toutes les Paton 500 V4 2T. Il insiste sur le fait que cette 500 est une dernière évolution de la 500 bicylindre de Grand Prix. En clair, une vraie Paton 500, pas une copie de l'originale. Et si celle-ci rappelle fidèlement la 500 twin 1968, c'est pour être éligible dans les compétitions vintage, en particulier dans le cadre du championnat IHRO. Roberto a eu l'idée de relancer une production "classic" il y a environ dix ans — quand Pep était encore en vie. Avec la



Orange sur le flanc droit, c'est la Paton 2006 assaïée. On remarque le reniflard avec récupérateur sous la selle. Sur le réservoir un fibre de verre, le sigle Paton, constitué d'une cascade de cinq pignons.

Roberto Pattoni se confie la poignée de gaz. Sa machine semble faire un peu de bruit !

création de nouveaux championnats, la demande s'est confirmée pour de vraies machines de course capables de briller. L'autre débouché, ce sont les parades des événements rétro prestigieux tels les Bikers Classics, ici à Francio — comme disent les locaux — parades dans les-

quelles nous nous sommes glissés grâce au fair-play des organisateurs belges. D'autres ont reniflé le filon et produisent des répliques de Norton Manx, d'AJS, de Bultaco 350 SS, de Benelli 500/4, etc. Roberto, pour sa part, développe l'activité de l'entreprise tout en poursuivi-

vant avec passion l'œuvre de son père (constructeur de machines de course depuis 1958), perpétuant ainsi le nom Paton. Refaire la machine de l'époque au boulon près, trop peu pour lui ! En passionné de la course, il a souhaité produire une véritable machine de compétition, une prétendante à la victoire.

LES ANNEES FASTES

La 500 twin est peut-être la plus compétitive des Paton de Grand Prix. Grâce à une collaboration fructueuse avec l'écurie anglaise Hannah (avec de beaux résultats pour Freddie Stevens), Pattoni met en chantier pour la saison 1967 une vraie 500. Elle est alignée au Grand Prix, pilotée par Angelo Bergamonti et Stevens. Avec seulement 52 ch à la roue, elle talonne d'embles les MV, finissant 3e à Monza derrière Agostini et Hailwood. Cette année-là, Bergamonti remporte le titre national Senior 500. Stevens se classe 6e du championnat du monde 500. Pep passe alors la vitesse supérieure fin 1967 avec un cadre redessiné et une cascade de pignons dans un carter séparé. Objectif les Grand Prix, avec Bergamonti et Billie Nelson. L'Italien réédite son exploit de Monza (dernière Ago et Pasolini cette fois), l'Anglais prend la 4e place en Tcheco. En 1968, année Pattonique (!), une petite flotte de Paton survole les circuits du Continental Circus. Bergamonti

se classe 2e à Jarama, Nelson 2e au Mans, au Sachsenring et à Imatra, Bertaralli 4e à Brno, Trabaldini 2e en Yougo. Billie Nelson termine à la 4e place du Championnat du Monde. L'année suivante, Bergamonti possède chez Aermacchi, Nelson, Roberto Gallina, Guido Mandracci et Armando Toracca utilise la nouvelle version quatre soupapes. Beaucoup de talent dans ce quatuor, mais la 500 twin ronge peu à peu dans le

rang (Gallina s'octroie une 3e place en Yougoslavie) face aux quatre cylindres. La Paton 500 twin termine sa carrière en GP en 1975, aux mains d'un jeune loup qui promet, Virginio Fenari. Elle a alors un cadre 610ml et des éléments roulants Hoxli. Fin 1975, Peppino abandonne la 4T pour construire son propre V4 2T. Il aura la grande fierté de revoir l'une de ses 500 (ex Billie Nelson) remporter l'Historic Dutch TT, en 1987.



La même en mieux

Aujourd'hui, les Paton sont dessinées par des ingénieurs (Pep était un technicien, pas un ingénieur) et assemblées dans des ateliers neufs, très bien équipés. Cela n'a pas toujours été le cas... Je me souviens avoir rendu visite à Pattoni en 1986, avec des journalistes de Moto Journal et Christian Lacombe, leur photographe. À la fois timide et jovial, Peppino travaillait dans un sous-sol d'immeuble HLM de la banlieue de Milan. Le fiston était là, un peu méfiant à l'égard des journalistes, dans ce modeste atelier de mécanique un peu sale et en désordre. Ce n'est pas une légende puisque de mes yeux vus : les motos s'extrapient de l'atelier par un soupirail et une rampe, en passant de travers ! Il n'y avait pas d'autre accès. De là sortait (de justesse) une 500 V4 de Grand Prix pour les pilotes privés ! 1986... je sais, c'est difficile à croire. Même Claude Fior (qui construisait des 500 de GP à moteurs Honda V3) était mieux loti.