

GÉNÉRATION MOTO

SPECIAL ITALIE

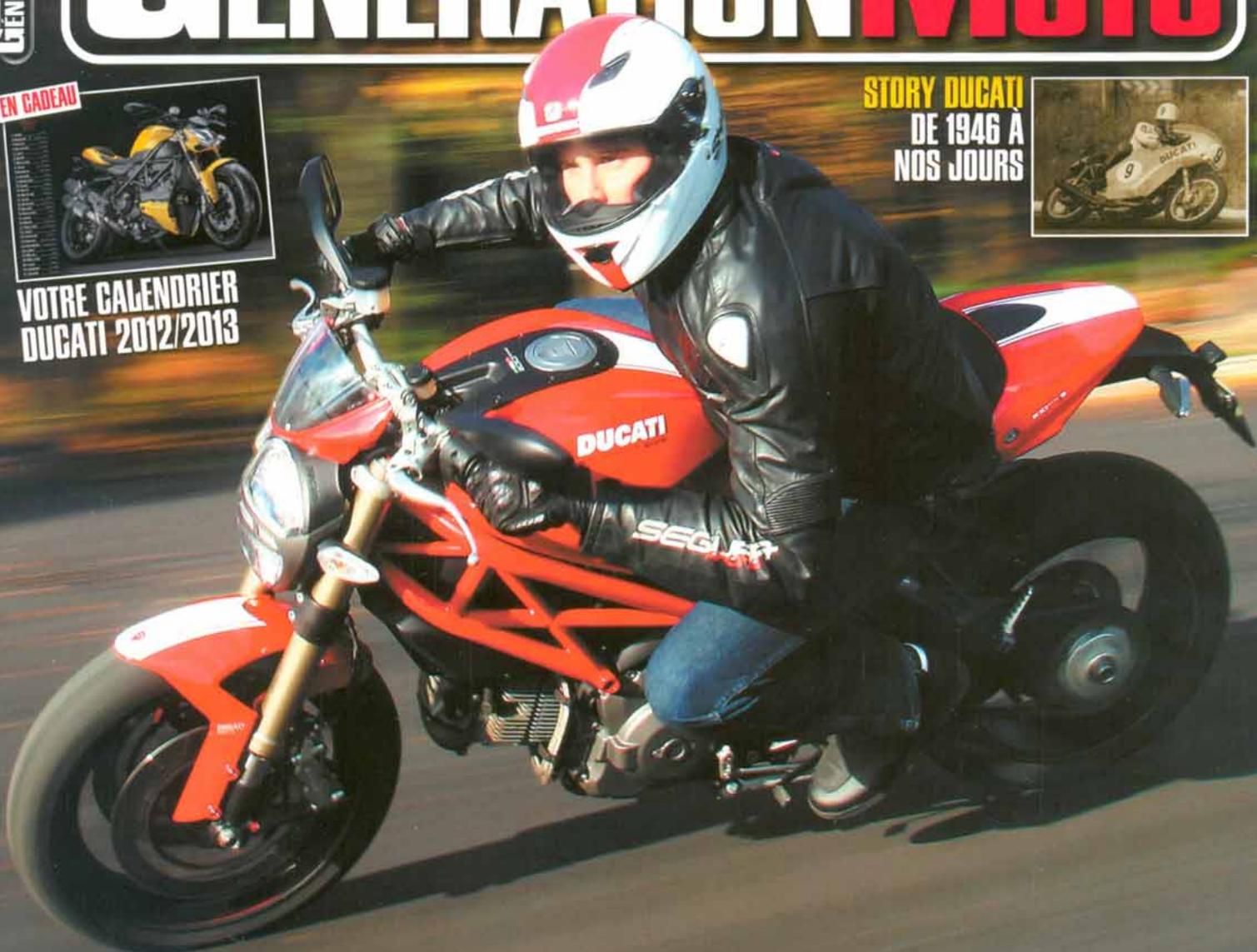
GÉNÉRATION MOTO

EN CADEAU



VOTRE CALENDRIER
DUCATI 2012/2013

STORY DUCATI
DE 1946 À
NOS JOURS



LA GAMME DUCATI 2012

À L'ESSAI



ÉVÈNEMENT



SALON DE MILAN
MODELES DE CHARME

PORTRAIT

NCR FACTORY
DUCATI VERSION HIGH-TECH



EXCEPTION



CR&S
MECANIQUE
DE PRECISION

DÉCOUVERTE



LE PARIS ITALIEN
EN MOTO GUZZI
GRISO 1200 8 V S.E.

N°86 Décembre 2011 / Janvier février 2012
0007.20 € - BELGIUM 2.40 € - CH 12.00 € - 1000 9.90 €
1111.70 € - PORTUGAL 2.40 € - CN 12.51 € - AND 6.50 € - MEX 8.00 € - USA 9.90 €

M 01319 - 86 - F : 5,90 € - RD

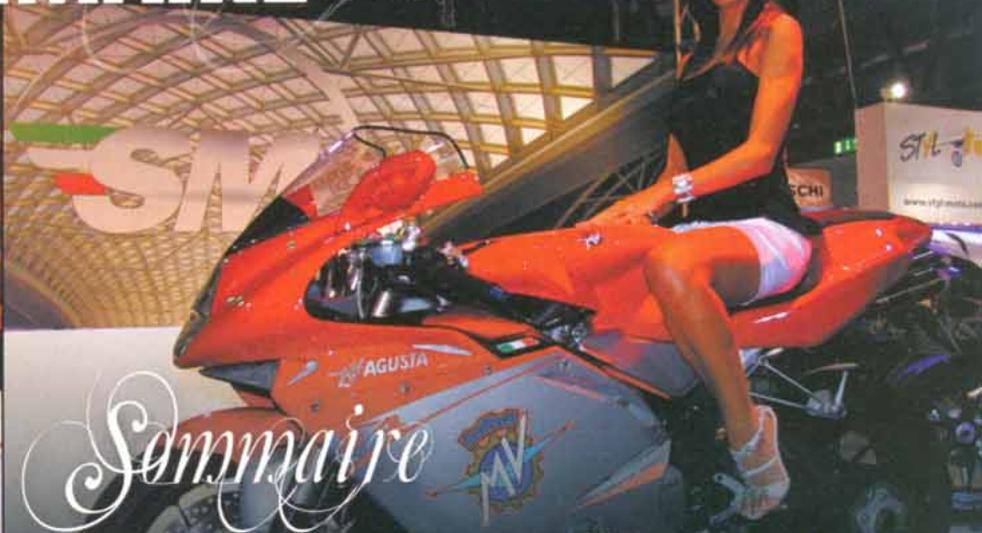




FORTES TÊTES

On a coutume de dire que les motos et les femmes d'un pays se ressemblent dans leur caractère, leurs formes, leurs traits... Force est de constater qu'après un petit séjour dans la jolie ville de Milan, on en vient à la même conclusion ! Les motos là-bas sont à l'image des « donne italiennes ». Elles sont belles, ont le sens de l'esthétique, sont raffinées, soignées, et ont le souci du détail qui fait chavirer le cœur. Lorsqu'on en vient à les essayer (je parle des machines bien sûr), elles ne manquent pas de caractère, leur tempérament est fougueux, elles nous font vibrer, nous procurent des sensations inouïes et nous font toujours comprendre que ce sont elles qui commandent, du moins en ce qui concerne les femmes cette fois... Toujours est-il qu'elles ont leur caractère et ce n'est pas pour nous déplaire ! Parfois cela se matérialise par quelques caprices. Je ne compte pas les fois où ma Ducat' refusait de se mettre en route quand j'étais pressé, et démarrait au quart de tour lorsque j'avais tout mon temps ! Mais c'est aussi pour cela qu'on les aime... du moins c'est ce qu'on se dit pour se rassurer. Qui ne s'est pas senti envoûté par le doux accent d'une Italienne ? Un son si particulier lié aux mécaniques bi et 3 cylindres. Loin de moi l'idée de semer le trouble entre les femmes et les motos de façon misogyne, bien au contraire. Je pense, peut-être à tort, que les femmes sont les pygmalions des concepteurs de moto, qui plus est de l'autre côté des Alpes, et que le caractère de ces machines, jusqu'au moindre détail, est un hommage à la féminité. Les Italiens sont rusés (ou maso !), ils ont su créer des motos qui leur offrent le même caractère que leurs femmes, si bien que lorsqu'ils partent faire un tour pour s'aérer l'esprit après une prise de bec, le spectre de leur belle n'est jamais très loin !

Denver



Sommaire

■ NEWS	P4
■ EVÉNEMENT	
LE SALON DE MILAN 2011	P6
■ STORY DUCATI	
DE 1946 A NOS JOURS : DU CUCCIULO AU DESMO	P16
■ ZOOM	
DUCATI 1199 PANIGALE	
LA SUPERBIKE ULTIME	P22
■ ESSAI	
DUCATI STREETFIGHTER 848	P26
■ ESSAI	
DUCATI 848EVO	P30
■ ESSAI	
DUCATI MONSTER 1100EVO	P34
■ ESSAI	
DUCATI DIAVEL	P38
■ RENCONTRE	
THIERRY MOUTERDE,	
DG DUCATI WEST EUROPE	P42
■ EXCLUSIF	
DUCATI SUPERMONO	P44
■ PASSION	
LES "MONSTERISTI" ONT LA PAROLE	P48
■ PORTRAIT	
NCR : DES DUCATI EXTRÊMES	P54
■ SAGA	
APRILIA ET SA TUONO R	P60
■ SAGA	
BENELLI ET SA TNT R 160	P62
■ SAGA	
BIMOTA ET SA DBB	P64
■ SAGA	
MOTO GUZZI ET SA V7 RACER	P66
■ SAGA	
MV AGUSTA ET SA BRUTALE 1090RR	P68
■ PORTRAIT	
CR&S, L'ORFÈVRE ITALIEN	P70
■ ESSAI DÉCOUVERTE	
L'ITALIE À PARIS AU GUIDON	
DE LA MOTO GUZZI GRISO 1200 4V	
SPECIAL EDITION	P76
■ SHOPPING	
LES DERNIERS PRODUITS	
MADE IN ITALY	P82
■ HOMMAGE	
CLAUDIO CASTIGLIONI,	
LE PÈRE DES BEST-SELLERS ITALIENS	P90
■ EVÉNEMENT	
MOTO GIRO, LA COURSE DE LÉGENDE	P94
■ PASSION	
LA MOTO GUZZI V7 SPORT SELON ANVIL	P98

GÉNÉRATION MOTO est une publication de B'Art Éditions
Sarl au capital de 37 500 euros.
RCS Créteil B 4188 576 837.
N° Commission paritaire : 73899.
N° ISSN : 1256-5377.

Directeur de la publication :
Oyri Voisin
Éditrice déléguée : Anne Bizouarn

Rédaction : 61, avenue Gambetta
94100 Saint-Maur-des-Fossés
Tél. : 01 77 01 63 16

Directeur de la rédaction
Guillaume Soleilhac
guillaume@groupeoffroads.com

Chef de rubriques
Yoann "Denver" Genouvrier
yoann@groupeoffroads.com
Rédacteurs :
Jérémy "giant cocoon" Durand
jeremie@groupeoffroads.com
Philippe Chanin
Mathieu "Kubiak" Bougaard
Thomas Morard

Un grand merci à...
Duke, notre guide à tous...

Photographes :
Adrien Cortesi / Jérémy Durand /
Yoann Genouvrier / Roland Brown / DR

Secrétaire de rédaction : MIB

Rédacteur graphiste :
Stéphane Delchenique "Cookie"

Abonnement : Back Office Press
05 65 81 54 86
contact@bopress.fr

Publicité : Agence Profil-1830
(Tél. : 01 46 94 84 24)

Directeur commercial : Thierry RÉMOND

Responsable commercial :

Franck SIRAND, fsirand@profil-1830.com

Tél. : 01 46 94 84 24 - Fax : 01 46 94 00 98

Directrice technique : Elisabeth GIROUARD

epirouard@profil-1830.com

Assistante : Marina HEBARI

mhebari@profil-1830.com

Responsable gestion/fabrication :

Georges Fonseca

Comptabilité : José Martinez

Vente et réassort :

Sup 2 Presse : 16 rue de la Ferme,

91400 Orsay

Tél. : 01 64 46 63 91

E-mail : sup2presses@orange.fr

Impression : Léonce Deprez (62)

Diffusion : Prestalis

PRINTED IN FRANCE

N° Commission paritaire : 5313 K 8850

Dépot légal à parution - Novembre 2011.

La rédaction n'est pas responsable des pertes

ou de la détérioration des lettres ou photos qui lui

sont adressées. La reproduction, même partielle,

de tout élément ou article publié dans

ce magazine est interdite.

Ce 10^e de Génération Moto comporte

un calendrier 100% Ducati 2012/2013

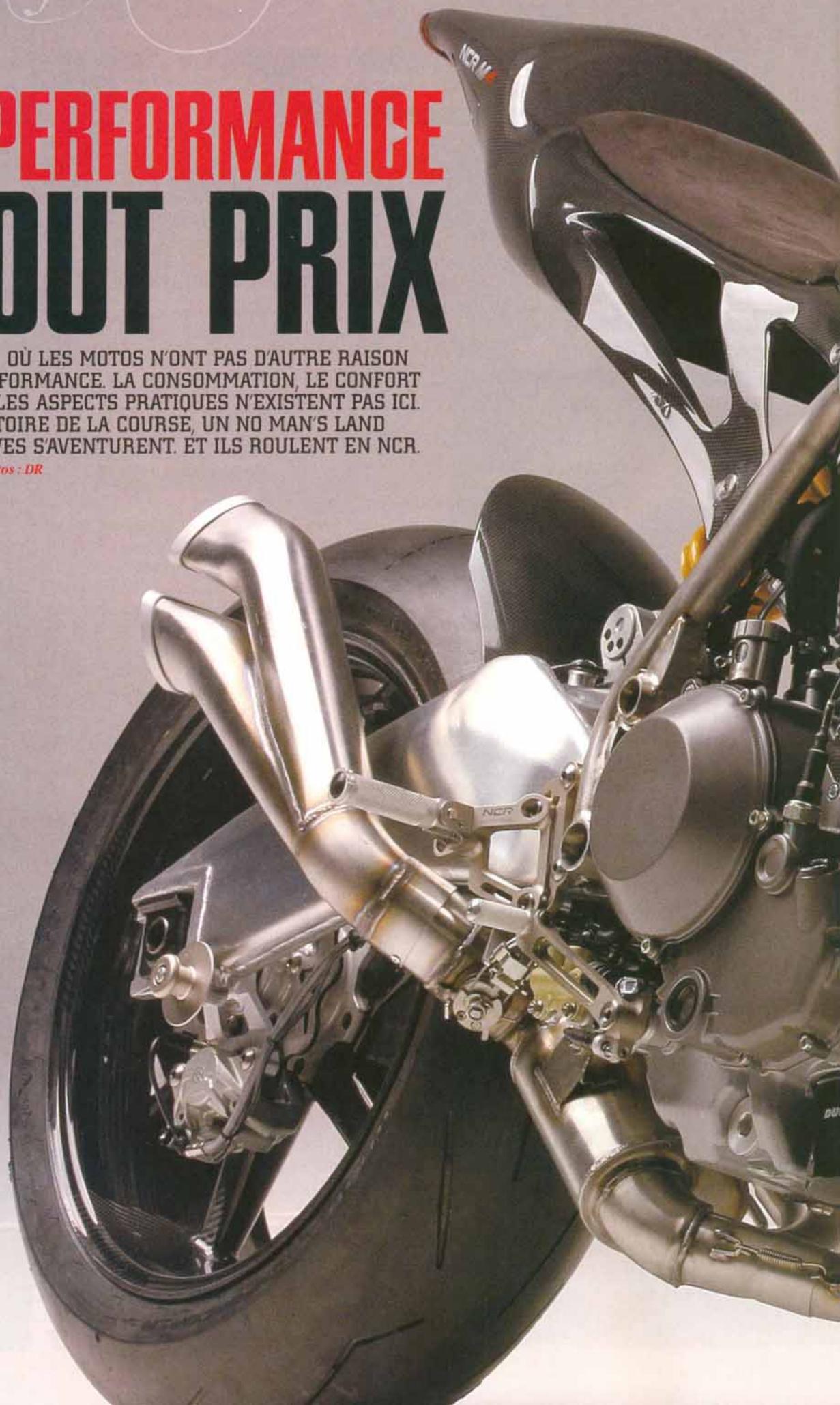
(mis sous film sur la 4^e de couverture)

ne pouvant être vendu séparément.

LA PERFORMANCE À TOUT PRIX

IL EST UN ENDROIT, OÙ LES MOTOS N'ONT PAS D'AUTRE RAISON D'ÊTRE QUE LA PERFORMANCE. LA CONSOMMATION, LE CONFORT SUR LONG TRAJET, LES ASPECTS PRATIQUES N'EXISTENT PAS ICI. ICI, C'EST LE TERRITOIRE DE LA COURSE, UN NO MAN'S LAND OÙ SEULS LES BRAVES S'AVENTURENT. ET ILS ROULENT EN NCR.

Texte : Mathieu Bougaud - Photos : DR





Née en 1967, NCR (pour Nepoti, Caracchi et Rizzi, les noms des trois fondateurs) a commencé par faire courir des Ducati en course. La grande marque avait alors confié le développement de ses machines à la petite structure, qui a très vite acquis une renommée internationale. En 1978, c'est la consécration : Mike « Mike The Bike » Hailwood remporte le Tourist Trophy au guidon d'une Ducati 900 NCR, pourtant moins

puissante que ses concurrentes de l'époque. L'aventure continue sur la même voie, et NCR propose par exemple des 851 et 88 en Superbike dès les années 80 ! En 2001, énorme avancée pour la petite marque italienne : elle est rachetée par le groupe Poggolini, qui produit des pièces en titane et en fibre de carbone pour l'industrie aéronautique, moto et aussi auto. Ainsi, Ferrari ou encore Bugatti lui font confiance, tout comme de nombreux "teams" dans dif-

férentes disciplines, dont la Formule 1. Cette collaboration a donné naissance aux motos NCR telles qu'on les connaît aujourd'hui. La première est la Millona, dont toutes les pièces sauf le cadre (règlement de compétition oblige) ont été remplacées par des alliages aéronautiques d'aluminium, du titane ou du magnésium. Puis est venue la MH TT, magnifique hommage à la moto de Mike Hailwood. Celle-ci, équipée d'une fourche Öhlins utilisée en MotoGP et

introuvable dans le commerce, coûtait plus de 120 000 euros ! Inutile de dire que les 12 exemplaires produits, des collectors instantanés, se sont vendus en un clin d'œil ! Aujourd'hui, la marque produit des motos de sa fabrication, mais également des motos sur base Ducati. En tout cas, le lien entre les deux entreprises est toujours très fort, et NCR ne propose aucun moteur qui ne proviennent de chez leur glorieux voisin.



Les tés de fourche, taillés dans la masse en alliage d'aluminium qualité aéronautique sont simplement superbes.



La radiateur d'huile est en fibre de carbone.



Tout NCR résumé dans ce cliché : pas de plastique, mais du magnésium, de la fibre de carbone, de l'aluminium et du titane. Ces gens sont des extrémistes !

NCR M4

MONSTRE SANS LIMITE...

La M4 est en quelque sorte la version route de la Millona. En effet, NCR a voulu retranscrire la maniabilité et la légèreté de leur moto de course dans une moto utilisable tous les jours. Pour arriver à ce résultat, les méthodes sont les mêmes que celles qui ont fait leurs preuves sur la Millona. Bien sûr, tout élément de carrosserie a été banni, pour économie de poids. Et c'est finalement bien mieux, tant le dessin organique de cette machine serait gâché par des carénages ! En fait, elle ressemble un peu à une Ducati Monster, mais qui aurait mangé de la testostérone, et pas qu'un peu ! Chaque élément de la M4 est une pièce d'or-

févrerie, aucun élément superflu ne vient perturber la ligne, et tout ce qui n'est pas du métal, c'est-à-dire le réservoir de 13 l et les garde-boues avant et arrière, est en fibre de carbone ! Que ce soit les bracelets, la partie arrière tronquée ou l'énorme moteur d'origine Ducati, tout en elle évoque la performance et les productions des sorciers du monde motocycliste. Niveau technique, la M4 est un florilège de ce qui se fait de mieux : le moteur Ducati 1100 V0 développe 107 chevaux, mais la construction de la moto fait qu'il n'a que 130 kg à emmener ! La recette pour ce poids plume ? Accrochez-vous, c'est du costaud.

Pour commencer, le cadre est en titane, et ne pèse que 4,8 kg ! La boucle arrière est également faite du même matériau. Les repose-pieds et commandes, réglables dans tous les sens, sont également en titane, alors que la trappe à essence, les bracelets et les tés de fourche sont en alliage d'aluminium taillé dans la masse. Le peu de pièces qui ne sont pas en métal noble sont en fibre de carbone, comme la boîte à air, le phare, les rétroviseurs, le support de radiateur d'huile... Beaucoup de pièces sont fabriquées par NCR, mais les spécialistes ont également droit de cité sur la M4 : Brembo fournit le freinage

avec deux étriers radiaux à 4 pistons devant et un étrier classique à 2 pistons derrière, qui mordent des disques Wave de 300 mm devant et 200 mm derrière (faits maison chez NCR). La fourche est signée Öhlins, qui propose ce magnifique modèle inversé de 43 mm de diamètre, mais également l'amortisseur arrière et l'amortisseur de suspension. Toute la suspension est réglée par la structure NCR Corse, qui s'occupe des machines de course. Il est également intéressant de voir que NCR a pensé aux amateurs de circuit, et a pensé la NCR de façon à ce qu'elle puisse se transformer en quelques



instants en moto de course. L'ensemble phare peut par exemple être remplacé par un carénage en ne manipulant que 2 écrous et un connecteur ! La même chose peut être réalisée à l'arrière, où cinq écrous (et un connecteur) suffisent pour remplacer la partie arrière par une coque en fibre de carbone, en version route ou course. Le but de NCR de concevoir une moto pouvant être passée de version route à version course en moins de cinq minutes est entièrement atteint ! Le souci du détail est d'ailleurs poussé à l'extrême, et NCR a également optimisé le faisceau électrique de la M4 pour le rendre plus

facile à modifier : tous les connecteurs sont issus de la technologie développée pour l'armée, et permettent des connexions/déconnexions faciles et rapides. Enfin, il est possible de récupérer toutes les données de conduite par un port USB, mais également d'accéder à plusieurs réglages. La M4 assume donc pleinement son statut de moto de course homologuée : c'est quasiment un prototype, et tout dans sa conception est exceptionnel. Pas une pièce n'est issue de la grande série (à part le freinage et la suspension, mais est-ce vraiment de la grande série ?), pas une pièce n'échappe à l'allègement gé-

neral, pas une pièce n'est en matériaux nobles (même la sellerie est réalisée par Schedoni, sellier attitré de la marque Ferrari !). Enfin, le programme de personnalisation offert par la marque permet à tout acheteur d'une moto NCR de repartir avec une pièce unique, fruit d'une combinaison d'accessoires spécifiques aux goûts de chaque client. Si vous voulez une moto aux performances hors du commun, exclusive et d'une qualité de fabrication à couper le souffle, n'hésitez pas. Si elle se mérite par son prix très élevé, la M4 offre quelque chose de rare sur le marché.

NCR M4

Type de moteur : Ducati Evo 1100, refroidissement à air

Distribution : Distribution desmodromique, 4 soupapes

Cylindrée : 1078 cm³

Alésage x course : 98 x 71,5 mm

Puissance maximum : 107 chevaux à 7 500 tr/min

Couple maximum : 115 N.m à 5100tr/m

Cadre : NCR en titane, 3,8 kg

Suspension avant : Fourche inversée Ohlins de 43mm préparée par NCR Corse, traitement de surface, précharge, compression et détente réglables

Suspension arrière : Simple amortisseur Ohlins avec réglage par excentrique préparé par NCR Corse. Précharge, compression et détente réglables

Freinage avant : 2 disques Wave NCR de 200mm, 2 étriers Brembo Racing radiaux 4 pistons

Freinage arrière : 1 disque Wave de 200mm, étrier Brembo Racing 2 pistons

Roue avant : BST-NCR en fibre de carbone

Roue arrière : BST-NCR en fibre de carbone

Contenance du réservoir : 13 litres, en fibre de carbone

Poids : 130 kg à sec

Contact : www.ncrfactory.com



NCR M4 ONE SHOT

LE CAS SPÉCIFIQUE

La M4 One Shot est la réponse de NCR aux insatisfaits de tout poil, ceux qui pensent que la M4 est trop lourde ou manque de puissance. A ceux-ci, NCR propose cette version, encore plus poussée, encore plus performante, bref encore plus. Les modifications portent principalement sur le moteur,

qui gagne quelques chevaux dans la bataille. Par exemple, le vilebrequin NCR F1 est taillé dans la masse, les pistons haute compression et les cylindres sont retravaillés, les bielles sont en titane, tout comme la verrière, l'embrayage à sec est fabriqué par NCR... Au final, cette cure porte la cylindrée

du moteur Ducati à 1200 cm³, et surtout à 132 chevaux et 143Nm de couple ! Le travail d'allègement effectué sur le moteur et sur le reste de la machine (jantes BST-NCR en fibre de carbone par exemple) permet, quant à lui, d'afficher un poids à sec de 126 kg !

NCR M4 ONE SHOT

Type de moteur	NCR 1200 sur base Ducati Evo 1100, refroidissement à air
Distribution	Distribution desmodromique, 4 soupapes
Cylindrée	1200 cm ³
Alésage x course	N.C.
Puissance maximum	132 chevaux à 8 700 tr/min
Couple maximum	143 Nm à 7000rpm
Cadre	NCR en titane, 5,8kg
Suspension avant	Fourche inversée Ohlins de 43mm préparée par NCR Corse, traitement de surface, précharge, compression et détente réglables
Suspension arrière	Simple amortisseur Ohlins avec réglage par excentrique préparé par NCR Corse. Récharge, compression et détente réglables
Freinage avant	2 disques Wave NCR de 300mm, 2 étriers Brembo Racing radiaux 4 pistons
Freinage arrière	1 disque Wave de 200mm, étrier Brembo Racing 2 pistons
Roue avant	BST-NCR en fibre de carbone
Roue arrière	BST-NCR en fibre de carbone
Contenance du réservoir	13 litres, en fibre de carbone
Poids	126 kg à sec
Contact	www.ncrfactory.com



NCR M16 PEUR SUR LA VILLE

En fait, il est difficile de décrire la M16. C'est un peu comme un photomontage, quand des fans essaient d'imaginer la moto ultime : on prend une moto de course, on y ajoute des phares, feux, clignotants, plaque d'immatriculation. C'est un peu la démarche de NCR, sauf qu'eux vont encore plus loin. Pour preuve, leur M16 est encore plus légère qu'une machine de MotoGP ! Selon NCR, la Millona 16 (ou M16) est en fait juste une Millona (de course, donc) bâtie autour d'un moteur Ducati Desmo16RR, et homologuée. Extérieurement, la M16 est très impressionnante. Non pas par sa taille, mais parce que chaque détail, chaque centimètre carré est fait de matériaux précieux. Encore plus que la M4, la M16 est une œuvre d'art. Elle aurait sa place dans un musée d'art moderne, tant ses courbes, ses volumes sont beaux. Elle est l'expression ultime de l'expression « la forme suit la fonction ». Si on reconnaît des phares de Ducati, et la forme globale du moteur, le reste vient plutôt du Superbike et du MotoGP. En effet, NCR a mis les petits plats dans les grands, et a fait chauffer l'autoclave pour son bijou : garde-boue, carénage, cadre et même bras os-

cillant sont en fibre de carbone ! Bien sûr, le réservoir, la coque arrière, la boucle arrière et les jantes sont du même matériau. Au niveau de la partie cycle, c'est du même acabit : sans compromis. Les liaisons au sol sont assurées par Öhlins, via une fourche inversée FGRO00 de 43 mm de diamètre, et un amortisseur TTX connecté à un système de biellettes pour assurer la progressivité. Bien sûr, la suspension a fait l'objet de réglages aux petits oignons par les pilotes et ingénieurs du département course NCR Corse. Le freinage est confié à Brembo, qui offre pour l'occasion des disques composites Braketech AXIS/CMC, à l'avant (300 mm de diamètre) comme à l'arrière (200 mm de diamètre). Ils sont mordus par des étriers monoblocs radiaux à quatre pistons devant et deux derrière. Côté moteur, encore une fois c'est la course qui domine. Le bloc issu de la Desmo16RR, retravaillé par NCR, est pudiquement annoncé à « plus de 200 ch à la roue arrière », façon polie de dire que pour faire plus fort, il va falloir monter un réacteur ! Il est accouplé à une boîte six rapports allégée, et respire par une ligne faite maison chez NCR, entièrement

en titane. Evidemment, le titane est utilisé pour toute la visserie de la moto, la trappe à essence, et les bracelets. Ce qui n'est pas en titane est en alliage d'aluminium de qualité aéronautique, comme les têtes de fourche, taillées dans la masse. Fin du fin pour les amoureux des séances de debriefing dans les stands, la M16 offre un système d'acquisition de données et de télémétrie complet, comprenant même les données des suspensions ! Ce système électronique permet aussi au pilote de gérer en temps réel le réglage de l'antipatinage, et sa cartographie (trois choix possibles, entièrement paramétrables). Pour être franc, tout cela donne le tournis. La M16 est visiblement une moto de course homologuée. Un fauve en liberté. Elle est même plus que ça, car elle s'affranchit des règlements de course pour ne proposer que la performance la plus extrême. Son exclusivité en fait également une machine de collection, même neuve. Il n'y en a pas deux pareilles, tant les possibilités de personnalisation sont nombreuses. La seule limite est l'imagination, étant donné que la case « tarif » affiche pudiquement « prix sur demande ».



NCR M16

Type de moteur	Ducati Desmo16RR préparé par NCR
Distribution	Distribution Desmodromique, 16 soupapes
Cylindrée	981 cm ³
Alésage x course	84 x 42,6 mm
Puissance maximum	Plus de 200 chevaux à la roue arrière
Couple maximum	N.C.
Cadre	NCR en fibre de carbone
Suspension avant	Fourche inversée Öhlins FGR 000 de 43 mm préparée par NCR Corse, traitement de surface, pré-charge, compression et détente réglables
Suspension arrière	Simple amortisseur Öhlins TTX préparé par NCR Corse. Pré-charge, compression et détente réglables
Freinage avant	2 disques composites Braketech AXIS-CMC de 300 mm, 2 étriers monoblocs Brembo Racing radiaux 4 pistons
Freinage arrière	1 disque composite Braketech AXIS-CMC de 220 mm, étrier monobloc Brembo Racing 2 pistons
Roue avant	BST-NCR en fibre de carbone
Roue arrière	BST-NCR en fibre de carbone
Contenance du réservoir	N.C.
Poids	145 kg à sec
Contact	www.ncrfactor.com