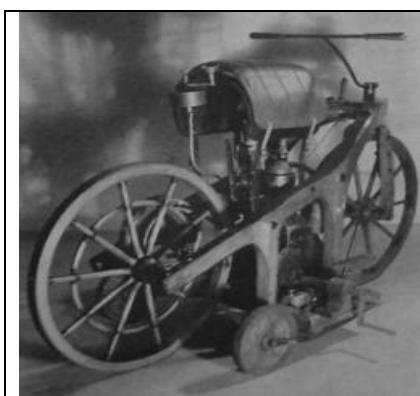


Histoire de la Moto



Le premier engin à deux roues motorisé a été inventé par un français. Un ingénieur appelé Louis Guillaume Perrault. Il s'agissait en fait d'un cadre de vélo muni d'un moteur à vapeur cela se passait en 1871. On considère généralement la Perreaux comme étant la plus ancienne moto du monde. Plusieurs polémiques entourent ce deux roues à vapeur. Premièrement, on lui associe la plupart du temps le nom de Michaux. Or, Perreaux ayant déposé plusieurs brevets concernant les moteurs à vapeur et étant préalablement fabricant de vélos, on ne voit effectivement pas pourquoi Perreaux aurait fait appel à quelqu'un d'autre. La deuxième concerne son âge exact : Le brevet n° 83691 qui en a été déposé auprès de la Préfecture de la Seine est daté du 16 Mars 1869 et fait suite à un procès verbal du 26 décembre 1868. Mais rien ne prouve qu'elle ait roulé avant 1871..Dans tous les cas de figures, la Perreaux est bien la plus ancienne moto du monde.



1885

Hélas, l'histoire retiendra comme première motocyclette la Daimler, créée par un ingénieur allemand Wilhelm Werner, à la demande de Mr Gottlieb Daimler celle-ci étant pourvue d'un moteur à explosion, contrairement à la Louis Guillaume Perrault. G.Daimler (Allemagne) réalise un moteur à pétrole, 4 temps, de 264 cm³, qu'il place sur un vélocipède en bois.



1891

Les constructeurs hésitant toujours entre le pétrole, le charbon et le gaz, Hildebrand construit sa **première moto à vapeur**, qui aura une suite. Notons que comme sur une machine à vapeur la bielle attaque directement la roue arrière, configuration que l'on retrouvera sur la moto à pétrole de la même marque, en 1894



1896

Holden (G.B.) réalise en 1896 un cycle à moteur à pétrole **4 cylindres** à 2 bielles (2 cylindres pour chaque bielle), chaque piston est équipé de 3 segments. Elle est dotée d'une **pompe à huile** et d'un **allumage Delco** avec **batterie bobine**.



1913

Douglas 3

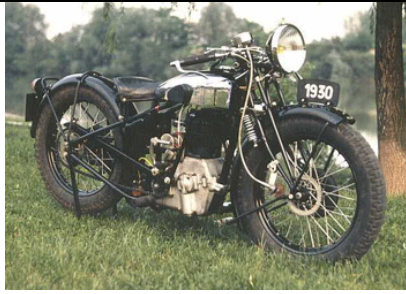
Douglas était une marque anglaise de motos qui a développé son activité entre 1907 et 1957 et qui est connue pour son moteur bicylindre à plat.

L'entreprise fondée à Bristol en 1882 par les frères William et Edward Douglas, tous deux forgerons, s'était spécialisée dans la fonderie avant de racheter le brevet du moteur bicylindre à plat de W. J. Barter, créateur de Light Motors Ltd., en 1907. La marque a commercialisé pendant une cinquantaine d'années sa moto équipée du même moteur dans plusieurs cylindrées. Une filiale fut ouverte en Allemagne avant la guerre.

Le moteur a servi de modèle au premier moteur BMW, qui le fournit tel quel à quelque assembleurs, puis le modifia pour le monter longitudinalement dans son premier modèle, la R32.

En 1913, puis en 1919, Douglas lança une gamme d'automobiles équipées du même type de moteur.

L'entreprise, qui a porté plusieurs noms (Douglas Bros, Douglas Motors Ltd., Earo Engines Ltd., Douglas Ltd, Douglas Sales & Service Ltd., etc.), dut se restructurer plusieurs fois suite à de nombreuses difficultés financières, avant d'être finalement mise en faillite en 1957.



1930

Fn 500 M90

C'est la moto qu'a emprunté Tintin dans l'album "Le sceptre d'Ottokar".

Cette moto est de fabrication belge... et même liégeoise! En effet elle était montée à la Fabrique Nationale de Herstal... et la F.N. a construit des motocyclettes de 1901 à 1965.

En étudiant ce nouveau moteur la Fabrique Nationale a fait le choix délibéré du modernisme. Bloc-moteur, carters à plans de joint horizontaux et évidemment transmission primaire par engrenages sont des solutions très peu répandues à l'aube des années trente. On notera la fonderie du carter inférieur qui "encerclé" le berceau inférieur du cadre, une élégante solution destinée à ne pas pénaliser la hauteur de la moto. Le haut moteur est beaucoup plus conventionnel. Cylindre et culasse amovible en fonte cachent les soupapes latérales dont le jeu est réglable aisément au travers d'une classique trappe de visite. Ici c'est la qualité de fabrication qui fait la différence avec la concurrence. Vilebrequin et bielle sont montés sur roulements et le graissage se fait sous pression au moyen d'une pompe noyée évitant ainsi tout risque de désamorçage. Le système d'allumage enfin, dont nous parlons plus loin fait entrer ce moteur dans la catégorie des "joyeusement latéral".

L'équipement électrique.

L'une des caractéristiques de la M 90 provient du dispositif d'allumage. Cet équipement est composé d'une dynamo rupteur équipée d'un disjoncteur conjoncteur et d'un régulateur magnétique Bosch. Cet équipement permet d'installer la batterie en tampon éliminant ainsi toute perturbation dans l'allumage et l'éclairage. Normalement la batterie ne sert qu'à fournir le courant nécessaire à la mise en marche et aux feux de stationnement. Dès que le moteur atteint 600 tours la vitesse d'enclenchement de la dynamo est obtenue et l'alimentation de la bobine et des accessoires électriques est assurée. Si par malchance la batterie se trouve hors d'usage il suffit de débrancher cette dernière et de tourner le petit commutateur situé sur la dynamo pour que le départ du moteur soit assuré malgré tout car il suffit de pousser la machine en seconde pendant 2 ou 3 mètres. De plus, dès les plus bas régimes les fonctions d'éclairage et de klaxon sont également assurées et contrôlées par le régulateur automatique de la dynamo qui limite le voltage au-dessous de 8 volts. A contrario si c'est la dynamo qui ne fonctionne plus, le disjoncteur conjoncteur entre en action et permet à la batterie d'alimenter la bobine et donc l'allumage moteur. Une batterie en bon état autorise une autonomie d'une vingtaine d'heures de marche de jour et environ 2 heures avec le phare allumé. Nous sommes donc bien en présence d'une sorte de double système d'allumage que l'on peut rendre indépendants l'un de l'autre suivant le besoin.



1943

Indian 741 scout

Indian est une marque **américaine** de motos fabriquées de 1901 à 1953 à Springfield, Massachusetts, par la firme d'abord connue sous le nom d'Hendee Manufacturing Company, rebaptisée Indian Motorcycle Manufacturing Company en 1928.

Comme nombre d'autres entreprises américaines, le krach de Wall-Street frappe Indian de plein fouet en 1929. Comble de malchance, Indian change quatre fois de directeur en quelques mois. La production retombe à 4 500 unités environ et restera quasiment inchangée jusqu'en 1940, où apparaissent les fameux garde-boue à « longues jupes », qui resteront comme une caractéristique typique des Indian.

Les firmes américaines s'investiront très tôt à plein temps dans la Seconde Guerre mondiale. À cette triste occasion, Indian produira, dans un premier temps, la « 741 » de 500 cm³, dérivée de la Sport-Scout de 750 cm³.

Les militaires demanderont des modèles mieux adaptés, répondant à un cahier des charges précis, notamment avec l'utilisation d'une transmission par cardan. Aussi, Indian se lancera dans l'étude d'une coûteuse « 841 », équipée d'un bicylindre en V longitudinal (comme les Moto Guzzi V7). Le bilan de ce conflit sera catastrophique pour Indian.

Non seulement, elle se retrouve à la fin des hostilités avec un stock important de pièces de rechange commandé par l'armée, qu'elle refusera de lui payer, mais elle a totalement délaissé la production civile, ainsi que son réseau de distribution pendant cette période.

Tentative de relance[modifier]

En 1948, pour renouveler une gamme datant d'avant-guerre, Indian se lance dans la fabrication de modèles fidèles à ses idées de base consistant à vouloir produire des modèles de faible cylindrée qui n'ont pourtant connu que de succès à ce jour :

Ce sont la « Arrow », monocylindre de 220 cm³ (qui ne restera pas longtemps en production), la « Scout » bicylindre vertical de 440 cm³, rapidement remplacée par la « Warrior » de 500 cm³.

Non seulement, elles ne répondaient pas réellement à une demande du marché, qui a toujours été friand de modèles puissants, mais leur manque de fiabilité sera à l'origine de la chute d'Indian.

À compter de 1955, le nom de la marque sera racheté par différentes usines, la plupart du temps dans l'intention de relancer une production déjà vacillante, en lui donnant un nom prestigieux.

On verra le nom d'Indian porté par des Royal Enfield, Matchless, Jawa/CZ, Horex ou autres Velocette. On verra même des scooters à moteur stationnaire Briggs & Stratton.

En juillet 2004, Stellican Limited, spécialisée dans la relance d'anciennes marques (elle avait précédemment racheté la marque de bateaux Chris-Craft), rachète la vieille firme de Springfield[2].

Depuis juillet 2006, la nouvelle firme créée par Stellican, Indian Motorcycle Company, est installée à Kings Mountain, en Caroline du Nord, et fabrique des motos luxueuses. Plusieurs modèles, fidèles à l'image d'Indian, sont disponibles à la vente.



1960

Harley-Davidson FXSTC

Harley-Davidson est un fabricant de motocyclettes basé à Milwaukee (Wisconsin), États-Unis. L'entreprise a été fondée en 1903.

Ces motos ont un style, un caractère moteur et une sonorité particulière qui suscitent la fidélité chez les clients de la marque.

Les modèles de châssis sont représentés par une lettre : F pour grosse cylindrée, X pour petite, FL pour grosse avec la fourche Hydraglide et XL pour la petite avec une fourche ordinaire.

L'entreprise **Harley-Davidson** eut un début modeste en 1903 quand William Harley, alors âgé de 21 ans, et Arthur Davidson (20 ans) construisirent un prototype de bicyclette motorisée dans un garage minuscule de Milwaukee.

Milwaukee inaugure un système de numérotation faisant de l'année 1904 l'année zéro de la production. Les modèles 1908 sont donc appelés « Model 4 ». La première moto vendue à un service de police est livrée cette année au département de police de Détroit. La production totale est de 450 exemplaires. En 1909, **Harley Davidson** propose à la vente son tout premier bicylindre. Il est déjà en V et calé à 45°. Il produit 7 ch Les soupapes d'admission ne sont plus poussées mais coulées comme sur le monocylindre. Le V-Twin atteint 60 mph (96 km/h environ). C'est alors la moto la plus rapide du marché. Seulement 27 V-twin trouveront preneur, alors que 1 100 monocylindres sont vendus. Le bicylindre sera retiré de la vente car il n'est pas équipé d'un tendeur de courroie, contrairement au monocylindre. Le tendeur de courroie fait alors office d'embrayage. Privée de cette pièce, la moto est un calvaire, il faut couper le moteur à chaque arrêt puis la redémarrer en pédalant.

En 1910, la Harley-Davidson Motor Company utilise pour la première fois le fameux logo dit « Bar & Shield ». Le monocylindre de 492 cm³ produit désormais 4,34 ch sous la dénomination « Model 6 ».

La moto produite alors pèse moins de 100 kg.

En 1911, le bicylindre est fiable et utilisable au quotidien. H-D propose désormais des pièces de rechange. Le succès de l'entreprise commence à attirer l'attention et la concurrence (150 types de motos ont déjà été construits aux USA jusqu'en 1911).

1912 sera une grande année dans l'évolution de la marque ; le modèle X8E de 1 000 cm³ (61 ci) est un succès grâce à un système d'embrayage placé dans le moyeu de la roue arrière par Bill Harley. Appelé « free wheel control », celui-ci est commandé de la main gauche par un imposant levier. Fin 1912, Harley-Davidson propose au choix la courroie en cuir ou une chaîne. Plus de 200 concessionnaires sont alors répartis dans le pays.

En **1913**, l'atelier est devenu une usine de 28 000 m² et l'entreprise domine le marché avec une production de 12 904 machines.

En 1917, les États-Unis d'Amérique entrent en guerre. Les forces armées demandent des motos. Elles avaient déjà été utilisées dans des escarmouches avec Pancho Villa mais ce serait le premier conflit avec une utilisation massive, puisque 20 000 machines y seraient affectées.

En **1920**, Harley-Davidson était officiellement le plus grand fabricant de motos au monde. Les motos de la marque étaient distribuées dans 67 pays pour un total de 28 189 machines.

En **1921**, une Harley-Davidson fut la première à gagner une course à une moyenne supérieure à 160 km/h (100 miles/heure)

Dans les années 1920, plusieurs améliorations furent faites : notamment un frein sur la roue avant en 1928 et la cylindrée augmentée. Le réservoir d'essence en goutte d'eau fut introduit en 1925.

L'une des deux sociétés fabriquant des motos à avoir survécu à la crise de 1929 fut **Harley-Davidson**.

Au début des années 1970, **Harley-Davidson** évolue peu et se cantonne à ses modèles, sans changer de conception durant de nombreuses années. Le coût et le prix deviennent élevés pour des performances qui étaient très inférieures à celles des nouveaux concurrents japonais. Néanmoins, en 1977, Harley-Davidson surprend tout le monde en présentant la 1000 XLCR Cafe Racer. Mais elle n'aura pas le succès attendu.

Quelques années plus tard, la firme récidivera avec le modèle XR 1000, directement dérivé de la compétition, et là encore, ce sera l'échec commercial, notamment en raison d'un prix de vente prohibitif pour l'époque, plus de 6 000 dollars.

Parallèlement, **Harley-Davidson** rachète l'usine italienne Aermacchi et produit des motos de petites cylindrées sous le nom Aermacchi Harley-Davidson.

Au milieu des années 1970, **AMF** (American Machine & Foundry) achète la société et augmente la production, mais cette stratégie entraînera une baisse de qualité. Les ventes déclinent et l'entreprise fut sur le point de faire faillite. Le nom lui-même devint l'objet de moqueries comme « à peine capable » et le titre « goret » (hog) devint autant affectueux que péjoratif. AMF vendit l'entreprise à un petit groupe d'investisseurs qui ralentirent la production, introduisirent des techniques de productions innovantes et améliorèrent la qualité. Plutôt que de se battre contre les Japonais sur leur terrain, cette nouvelle direction accentua le côté rétro mais apporta une excellente réputation à la firme.

AMF Harley-Davidson continue de produire ses petites cylindrées dans l'usine Aermacchi. Les locaux et l'outillage sont revendus en octobre 1978 à Claudio Castiglioni, posant la première pierre de ce que deviendra Cagiva.



1960

Un scooter : Lambretta

Italia :

Lambretta est le nom du ruisseau qui serpente sous le sol de l'usine Innocenti. Il coule ça et là comme un petit vagabond. » Pour annoncer le lancement du Lambretta, une publicité radio est diffusée chaque jour sur toutes les chaînes italiennes **RAI**, à une heure précise : 20:35. Un slogan accrocheur annonce : « Il est 20:35 ! L'heure du Lambretta ! » Même dans leur publicité, les collaborateurs de la société Innocenti sont non seulement remarquablement confiants, mais également révolutionnaires. Ils font cette fois-ci la promotion d'un

La société **Innocenti** tient à prêcher cette bonne parole et à développer les ventes de ce nouveau scooter merveilleux dans le monde entier. C'est ainsi qu'en 1951, elle accorde à la société allemande NSU, célèbre pour son efficacité en matière de fabrication de motos, une licence lui permettant de produire des Lambretta. L'usine allemande est équipée d'une chaîne de montage de type Innocenti, prévue pour produire de grandes quantités de Lambretta. La société Innocenti se tourne également vers d'autres pays et continents pour accroître ses ventes. Dans les années 1950 et 1960, elle autorise la création d'usines en Inde, en Argentine, au Brésil, au Congo, en Espagne, en Colombie, en Indonésie, au Sri Lanka, à Formose, au Pakistan, en Turquie et en France. Ferdinando Innocenti se prépare à bâtir une usine Lambretta dans tous les pays relativement industrialisés du monde. Comme la société Innocenti a mis au point un mode de production standardisé pour ses chaînes de montage, elle est en mesure d'offrir à n'importe quel pays un système productif complet qui a été éprouvé et testé en Italie et dans d'autres pays.

Le Lambretta atteint un autre sommet de son histoire à la fin de l'année 1951, lorsque la société Innocenti présente les nouveaux modèles D et LD de 125 cm³. Leurs lignes sont semblables à celles des Lambretta précédents, mais les nombreuses améliorations techniques qui ont été apportées font de cette nouvelle série le produit phare du parc Innocenti. La nouvelle suspension arrière, le moteur à entraînement mécanique, les fourches avant et la suspension hermétiquement scellée font tous partie d'une nouvelle offre qui sera produite pendant plus de six ans, ce qui montre combien ce projet est inspiré. Le modèle économique D est la quintessence du scooter d'origine tel que pensé par Ferdinando Innocenti. Ce modèle D est un superbe exemple de simplicité, d'économie et de solidité. Lorsque les deux modèles sont lancés pour la première fois, c'est le modèle D qui est, de loin, le plus apprécié. Mais en quelques années, le modèle LD plus luxueux est devenu le préféré, même si son prix est plus élevé. Le modèle LD est le premier scooter italien de

véhicule motorisé **qui n'est pas encore sorti de la chaîne de montage.**

La première vague de scooters, des années 1950 au milieu des années 1970 constitue un véritable phénomène de société; chaque pays voit naître des dizaines de constructeurs locaux, y compris les grandes marques nationales de motocycles européennes, plus ou moins bien inspirés.

Partout, des clubs d'utilisateurs se forment qui organisent promenades, rallye et concours. Jugés dangereux par les parents, supplantés dans le cœur de la jeunesse par les nouvelles motos de loisirs japonaises qui envahissent l'Europe dans la seconde moitié des années 1970, les scooters connaissent une traversée du désert, à l'exception notable de la Vespa, appréciée des coursiers et des professionnels pour ses aspects pratiques et sa robustesse proverbiale.



1960

Un scooter : le Vespa Italia :

La première vague de scooters, des années 1950 au milieu des années 1970 constitue un véritable phénomène de société; chaque pays voit naître des dizaines de constructeurs locaux, y compris les grandes marques nationales de motocycles européennes, plus ou moins bien inspirés.

Partout, des clubs d'utilisateurs se forment qui organisent promenades, rallye et concours. Jugés dangereux par les parents, supplantés dans le cœur de la jeunesse par les nouvelles motos de loisirs japonaises qui envahissent l'Europe dans la seconde moitié des années 1970, les scooters connaissent une traversée du désert, à l'exception notable de la Vespa, appréciée des coursiers et des professionnels pour ses aspects pratiques et sa robustesse proverbiale.

production à grande échelle qui est doté d'un système électrique de 6 volts.

En 1958, la production du splendide modèle LD, l'héritier direct du tout premier Lambretta, est arrêtée, annonçant ainsi la fin de la première partie de l'histoire du Lambretta. Le modèle LD est l'apogée de la réussite de la société Innocenti au cours de ses premières années. Il a été fabriqué pendant plus de six ans, remportant un succès commercial majeur dans le monde entier. Il est remplacé par les modèles LI 125 et 150, dont la carrosserie s'inspire de celle du modèle TV lancé en 1957. Le système mécanique du modèle LI est également semblable à celui du modèle TV, mais son moteur est nouveau. La transmission et la boîte de vitesse ont été simplifiées, et l'embrayage a été considérablement amélioré. Un an plus tard environ, le Lambretta LI est remplacé par le Lambretta LI de série II. À l'image du modèle TV de série II, dont la production a démarré quelques mois auparavant, le phare avant du nouveau modèle LI est intégré dans le guidon et il peut donc maintenant tourner en même temps que la roue.

Le Vespa, originellement produite par Piaggio après guerre a rapidement popularisé le scooter à moteur lorsqu'un moyen de locomotion économe était nécessaire. Construit à base de pièces d'avions avec des techniques aéronautiques et supprimant la courroie en installant le moteur dans l'axe de la roue aboutissant à une redéfinition du véhicule pour 35 ans. En dépit de la suprématie de Vespa sur le marché du scooter, il y eut compétition avec Lambretta, qui offrait des modèles rivalisant avec ceux de Vespa.

Dans les années 1980 de nouvelles versions de scooters ont été lancées sur le marché, avec un certain succès populaire, particulièrement au Japon et en Extrême-Orient. Cette nouvelle vague de scooters a commencé à s'étoffer en devenant plus sportifs, en améliorant les parties cycles, jusqu'à aujourd'hui. Avec la sortie du Honda Ruckus une nouvelle tendance avant-gardiste a été proposée. Le style classique de la Vespa reste très populaire. En revanche, il reste le plus commun et le plus copié de tous les dessins de scooter. Pratiquement, tous les constructeurs aujourd'hui proposent deux styles dans leurs gamme, une rétro l'autre plus sport et moderne.



1976

BMW R100 RS

BMW est née de la fusion, le 7 mars 1916, de deux entreprises de mécanique de Munich, la Bayerische Flugzeugwerke et Otto-Werke. Elle était à l'origine un fabricant de moteurs d'avion.

À la suite de la défaite de l'Allemagne lors de la Première Guerre mondiale, il lui fut interdit de produire des avions ainsi que des moteurs pour son pays, et l'entreprise fut donc forcée de se reconvertir.

Siège actuel de BMW à Munich en Bavière sur l'emplacement de la première usine historique de moteur d'avion de Gustav Otto en 1911.

Dans l'avant-guerre, **BMW** commercialisa plusieurs modèles 250 et 350 cm³ monocylindres, toujours 4-temps, avec arbre et cardan, à cadre tube ou en tôle emboutie.

BMW sera la première marque à équiper ses motos d'une fourche télescopique en 1935.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, **BMW** sera célèbre pour sa fameuse Afrika Korps (très inspiré du side belge FN Herstal), side-car à roue du side motrice, copié après la chute de l'Allemagne, par les soviétiques Ural.

Après la guerre, la firme française CEMEC fabriquera des copies de BMW plus ou moins modifiées pour les administrations françaises.

De **1950 à 1972**, BMW continuera ses flat-twins à cardan, avec la Série 2, reconnaissable à sa fourche Earles. La couleur est le noir, parfois blanc, rarement rouge.

En **1954**, BMW produit une moto de course, la RS « Rennsport », équipée d'une fourche Earles, qui sera fameuse sous le nom de R 54. D'une cylindrée de 500 cm³ développant 52 ch elle pouvait atteindre 205 km/h[4]. La RS sera fabriquée jusqu'en 1957. La firme restera victorieuse en compétition avec la RS et la RS Sidecar jusqu'aux années 1970.

BMW n'abandonne pas tout de suite les monocylindres, avec des 250 cm³ à cardan : la R25 en 1953 (fourche télescopique) et la R27 en **1964** (fourche Earles), jusqu'en

Elle se diversifia et produisit des moteurs pour motocyclettes (1922, avec un bicylindre à plat dessiné par Max Friz), camions et voitures.

La production de motos prit de l'importance, avec un investissement important dans la compétition. En 1929, une BMW atteint 216,75 km/h, pilotée par Ernst Henne.

BMW commence à produire des moteurs de motos à la suite de l'interdiction de produire des moteurs d'avion à la suite du traité de Versailles (1919).

Au début, BMW copie les moteurs Douglas, flat twin (Boxer) à soupapes latérales et dont les cylindres sont montés longitudinalement. Ces moteurs sont vendus à des assembleurs comme Victoria ou Helios.

Au début, **BMW** copie les moteurs Douglas, flat twin (Boxer) à soupapes latérales et dont les cylindres sont montés longitudinalement. Ces moteurs sont vendus à des assembleurs comme Victoria ou Helios.

BMW rachète Helios, et redessine complètement la moto, avec un moteur 500 cm³ dont les cylindres sont cette fois orientés traditionnellement transversalement (face à la route), avec une transmission par arbre sans cardan (il n'y a pas de suspension arrière), une suspension avant par ressorts à lame, et pas de frein avant : nous sommes en 1923, et c'est la R32.

En 1924, sort la R37, à moteur culbuté. Cette machine est très moderne pour l'époque, où l'on rencontre majoritairement des moteurs à soupapes latérales et de composants mécaniques fonctionnant à l'air libre.

En 1925, sort la R39, une 250 monocylindre culbutée (il y aura des monocylindres de 200 à 400 cm³).

En 1928, sort la R63, une 750 cm³.



Yamaha 600 XT Japon

C'est en juillet 1955 que la société **Yamaha** est fondée par Genichi Kawakami et que commence l'aventure de la marque aux trois diapasons se croisant dans un cercle. En témoin privilégié et participant à l'essor de Yamaha depuis quarante ans, l'envie est forte de relater cette splendide histoire, cette aventure technique, technologique, et humaine ou les esprits inventifs des uns côtoient les esprits de compétiteur des autres.

Grâce à ce savant mélange, alchimie innovante, du savoir, de l'envie, du besoin et du rêve, les idées prennent la forme d'engins spécifiques aux déplacements quotidiens, au tourisme, aux voyages au long cours, à la compétition... Ainsi nos motos préférées évoluent et les exploits sportifs voient le jour.

Genichi Kawakami décide, en 1953, de diversifier les activités de la société. Après la Deuxième Guerre mondiale, la croissance économique était importante

1966.

La fourche télescopique ne reviendra qu'avec la série 5 (déclinée en 500, 600 et 750 cm³), de **1969 à 1973**.

La Série 6 verra apparaître une 900 cm³, et une version plus puissante, la R90 S, avec une tête de fourche (1973 à 1976). La 500 disparaît. Le célèbre flat twin en version série 7

La Série 7 comportera quatre modèles de 1 000 cm³ : la R100/7, non carénée, la R100 S avec la tête de fourche tourisme de la R90 S, la R100 RS, avec carénage intégral sport et la R 100 RT avec carénage intégral grand tourisme (1976 à 1995).

Par la suite, on verra de « petites » BMW, toujours en flat twin, en 450 et 650 cm³ (R45 et R65) et la R75 passer en 800 cm³ (R 80/7).

BMW ne proposera autre chose qu'un flat twin qu'avec la série K, en 1983 : la K75 (3 cylindres de 750 cm³) et la K100 (4 cylindres de 1 000 cm³). Ce moteur avait la particularité d'être un 4 cylindres en ligne longitudinal à arbre, couché horizontalement.

C1 : un des premiers scooters dont la conduite n'impose pas le port du casque car il est muni d'un toit, de protections latérales et d'une ceinture de sécurité.

BMW continuera à innover en matière de suspensions, avec les GS 1150 et 1200, munies d'une fourche télescopique, associée à un combiné amortisseur situé devant le moteur.

BMW sera aussi le premier à monter un ABS en série, sur sa K1.

En 2006, BMW inaugure un tout nouveau moteur bicylindre en ligne vertical avec la F800. Il reprend le câlage à 360° du flat twin, gage d'une grande disponibilité, et développe 85 ch à 8 000 tr/min. La F800 se décline en sport GT (S), GT (ST), à transmission par courroie, et GS. Légères, vives, maniables, elles veulent élargir la clientèle BMW.

Depuis 2007 de nouvelles innovations technologiques de premier plan sont apparues sur les nouveaux modèles de la marque : un système électronique d'anti-patinage (ASC) inauguré par la R1200R, tel qu'on le trouve sur les autos, et permettant d'affronter des conditions d'adhérence très mauvaises en toute sécurité, un système de suspensions réglables électriquement en roulant (ESA) et un système de contrôle de la pression de gonflage des pneus (RDC).

Yamaha Motor France prépare, au milieu des années 1990, une série limitée de Yamaha XTZ660. Nommées XTZ660R (R pour "racing"), elles sont destinées aux "amateurs avertis" qui veulent participer aux épreuves de rallyes-raids.

Intelligemment et utilement sophistiquées, les XTZ ainsi préparées sont de redoutables et efficaces pistardes. Réservoir aluminium spécifique en deux parties, suspension avec bonbonne grande contenance séparée, bras oscillant spécial, coque arrière et selle spécifique, sabot moteur aluminium faisant aussi office de réserve d'eau... sont quelques-uns des composants remarquables de cette version R. Superbe !

- 1994

Victoire historique au Bol d'or de Yamaha avec les frères Sarron et Nagai En début d'année, Yamaha Motor France décide de revenir participer aux épreuves d'endurance des 24 heures du Mans et du Bol d'Or. En plus de cette décision importante pour la marque, une surprise de taille attend le public avec le retour à la compétition de Christian Sarron qui reprend du service après trois ans "d'inactivité".

- 1995 Retour gagnant au Dakar pour Peterhansel et sa Yamaha C'est au terme d'un périple de 10 109 km dont 5 725 km de spéciales que Peterhansel s'impose dans le "Granada - Dakar". Sur 166 concurrents au départ en Espagne, seuls 85 d'entre eux, dont 25 motards, rejoignent Dakar.

1996 : une année particulièrement riche en nouveautés En cette année 1996, Yamaha propose une refonte totale de sa TDM850 et cinq nouveautés importantes avec les modèles TRX850, YZF600R Thundercat, YZF1000R Thunderace, YP250 Majesty et SZR660. Le bicylindre TRX et le mono SZR vont connaître un succès d'estime, plus que commercial. Les deux nouvelles sportives YZF qui remplacent respectivement la FZR600 et la FZR1000 ne vont pas non plus connaître le succès escompté, principalement à cause d'un design novateur qui ne séduit pas les amoureux de motos sportives.

1997 Dakar-Agades-Dakar : 5e victoire pour Stéphane Peterhansel Palmarès Yamaha 1997 1er S. Peterhansel XTZ850TRX 3e David Castera XTZ850TRX 30e H. Dumontier XTZ660 38e Fred Dabert TT250 40e M. Chemello TT600 41e F. De Megni TT600 Après seize jours de course, dont une journée de repos à mi-parcours, et 8 528 km parcourus, Stéphane Peterhansel s'impose dans ce difficile et inédit Dakar -

et les besoins nombreux. Différentes possibilités sont étudiées : fabrication d'automobiles... Et même de machines à coudre. Mais parmi toutes ces alternatives, un moyen de locomotion pratique, la motocyclette, paraît être un bon choix. Il est donc décidé de fabriquer un deux-roues motorisé. À cette fin, une nouvelle usine est construite à Hamamastu. En hommage au père fondateur de la Nippon Gakki, Genichi Kawakami baptise l'usine et la marque du nom de Yamaha.

La première moto Yamaha fabriquée porte la dénomination YA-1 :

- Y pour "YAMAHA" ;
- A pour "125 cm³" ;
- 1 pour "première version".

D'une cylindrée de 125 cm³, elle s'inspire de la DKW RT 125, réputée et fiable.

La YA-1 connaît un beau succès : ce sont cent motos qui sont produites par mois, puis rapidement deux cents.

En 1955, la YA-1 remporte la prestigieuse course du mont Asama dès sa première participation Surnommée "la libellule rouge" la 125 YA-1 connut le succès, en partie grâce à la victoire acquise par une version "améliorée", en 1955 dans la célèbre course de côte du mont Asama qui opposait uniquement les motos japonaises sur la piste, faite de cendres volcaniques, qui monte vers le sommet du volcan. Avec cette victoire, Yamaha vient en effet de s'imposer devant les Honda et les Suzuki, bien plus capées, et cela vaut plus que toute autre publicité.

Cependant Yamaha ne s'endort pas sur ses lauriers et, dès l'année suivante, la première moto Yamaha de série voit son moteur passer de 5,5 ch à 6,8 ch, soit un gain de 25% de puissance. Cette version s'illustre aussi dans les compétitions organisées au Japon.

Yamaha décide de fabriquer une 250. Un moteur référence de l'époque, le bicylindre Adler MB250, est acquis pour étude, et les ingénieurs jugent avoir les capacités de faire aussi bien, sinon mieux. La suite leur donne raison et ainsi naît la YD-1, une moto routière qui délivre 17 ch. Afin de faire connaître et reconnaître les qualités de la 250, Yamaha emploie la politique qui a si bien réussi à la 125 et qui consiste à faire figurer sa moto dans les compétitions de l'époque.



2000

Honda VTR

Japon

La société fut fondée le 24 septembre 1948 et prit le nom de son créateur **Soichiro Honda**. Après la guerre, ce dernier récupéra des moteurs de générateurs qu'il greffa sur une bicyclette. Ce petit véhicule économique, appelé Type A, connut du succès et lança la marque. Ce furent ensuite des motocyclettes et des automobiles à moteur de motos (S-600 et S-800).

Fondée en 1954, **Honda Racing Corporation (HRC)** est une division de Honda Motor Company. Elle vise à créer des synergies entre sa participation à des compétitions au niveau mondial et l'amélioration de

Agadès - Dakar (8 049 km, dont 6 157 km de spéciales, passant par le Sénégal, le Mali, le Niger puis revenant en sens inverse).

1998

YZF1000 R1 : un concentré de savoir-faire Pour la mise au point du projet R1, trois objectifs principaux étaient fixés au "Project leader" : construire une moto qui aurait les meilleures performances, qui serait la plus légère et la plus compacte de sa catégorie. Dès les premiers essais, le pari de Yamaha s'avère gagné. Pour arriver à ce résultat, Yamaha a mis à la tête du projet Miwa San, ancien responsable moteur en GP 500 pendant dix ans, devenu responsable des châssis des motos de série. Le cahier des charges élaboré par Miwa San est tout simplement étonnant et commence ainsi : le but est de (...)

En attaquant dès le début de l'épreuve, Stéphane Perterhansel veut montrer (...)

Pour la mise au point du projet R1, trois objectifs principaux étaient fixés au "Project leader" : construire une moto qui aurait les meilleures performances, qui serait la plus légère et la plus compacte de sa catégorie.

Dès les premiers essais, le pari de Yamaha s'avère gagné. Pour arriver à ce résultat, Yamaha a mis à la tête du projet Miwa San, ancien responsable moteur en GP 500 pendant dix ans, devenu responsable des châssis des motos de série.

Le cahier des charges élaboré par Miwa San est tout simplement étonnant et commence ainsi : le but est de réaliser une 500 de Grand Prix avec un moteur de 1000 cm³ pouvant rouler sur route.

Le résultat est bluffant : la R1 est la plus légère et la plus performante des motos de sa catégorie et se comporte comme une moto de compétition.

Si la commercialisation de la R1 fait descendre dans la rue toute la technicité et le savoir-faire de Yamaha en matière de moto sportive, les autres nouveautés proposées font aussi trembler la concurrence.

En tout-terrain, ce sont les YZ400F de cross et WR400F d'enduro, avec leur mono quatre-temps qui font figure d'épouvantails.

Pour la route la nouvelle FZS600 Fazer présentée fin 1997 arrive en concession et les leaders sur le créneau ne voient pas d'un bon oeil la présence de ce roadster sportif comme concurrent.

2005

Sur un imposant et magnifique stand organisé autour du thème du cinquantenaire de la marque, Yamaha propose au public du mondial de découvrir tous les modèles de la gamme ainsi que les nouveautés 2006 dont la MT-03, le concept bike de 2003 descendu dans la rue. Parmi les motos les plus admirées du public, une sublime MT-05 trônant sur un podium. Objet unique, cette MT-01 spéciale a fait rêver plus d'un motard, tout comme la R1 série limitée.

En compétition, **Honda** arriva en Europe au début des années 1960, gagnant tous les titres mondiaux avec ses machines multicylindres (50 cm³ à deux cylindres, 125 cm³ à 5 cylindres, 350 cm³ à 6 cylindres, etc.) toutes équipées de moteur à quatre temps. Honda innovera dans les années 1960 en commercialisant la CB-450 avec un double arbre à came en tête de 45 cv, rivalisant avec les production non japonaises du double de cylindrée, (Triumph 650 bonneville, 750 Norton, BSA, Moto Guzzi, BMW) puis la 750 Four en 1969, ou Quatre pattes (étrangement semblable aux Gilera et MV Augusta), avec le premier frein à disque hydraulique.

Au début des années 1970, Honda deviendra imbattable en endurance en remportant la course de daytona aux États-Unis, puis par l'intermédiaire de l'écurie Japauto, qui engagera des CB-750 réalisées à 969 cc par Japauto (importateur français), grâce au duo Christian Léon/Jean-Claude Chemarin. Cette dernière sera commercialisée sur le réseau français.

Lorsque Honda voudra revenir en Grand Prix avec un moteur 4-temps, il échouera et devra adopter le moteur 2-temps, comme tous les autres fabricants (nombreuses victoires et trois titres mondiaux avec Freddy Spencer).

En moto de tourisme, Honda sera le premier des grands constructeurs japonais à utiliser d'une manière généralisée le moteur 4-temps, notamment avec une gamme de bi-cylindres vertical twin les CB 250 et CB 350, à simple arbre à cames en tête et la CB 450 à double arbres à cames en tête. Enfin des cyclomoteurs monocylindres, et même sur les machines tout-terrain. En 1969 Honda frappe un grand coup avec le premier 4 cylindres transversal de grande diffusion, la CB 750 qui deviendra vite une véritable référence en adoptant le vocable de « 750 Four » ou « 4 pattes ». Ce modèle traversera les années 1970 en jouissant toujours du même grand succès commercial.

la performance des machines. Les courses de compétition sont ainsi une source importante d'inspiration pour l'implantation de nouvelles technologies sur les motos commercialisées par Honda.

HRC contribue également au développement des sports motorisés à travers la vente de motos montées pour la compétition, l'assistance aux équipes des différentes écuries et des programmes de formation à la conduite sur circuit.

Soichiro Honda, lui-même pilote de course, n'a pas résisté à intégrer le Motorsport International. En 1959, Honda aligne cinq motos sur la grille de départ de la course TT de l'Île de Man alors la plus prestigieuse course de moto au monde. Bien que Honda dispose de moteurs très puissants, il lui faut attendre 1961 pour mettre au point un châssis suffisamment bien adapté qui permettra à Mike Hailwood de remporter ses premières victoires en Grand Prix, dans les catégories 125 et 250 cc. Hailwood remporte ses premières victoires en TT en 1966 et 1967. Honda acquiert une solide réputation grâce à «la conception lisse et élégante» de ses motos de course et grâce aux configurations originales de ses moteurs, telles que la moto 125 cc à 5 cylindres (22.000 t/mn) ou les motos de 250 cc et de 380 à 6 cylindres.

Honda sera le champion du multicylindre de tourisme, avec la 500 Four, puis la 350, puis les 400 et 550 au début des années 1970. Juste retour des choses, ces modèles seront copiés par Benelli, avec la 750 Sei, en particulier.

Au milieu des années 1970, apparut la Gold Wing, munie d'un moteur de 1000 cm³, 4-cylindres boxer à transmission par arbre et refroidissement par liquide. Ce modèle aura, par la suite, plusieurs déclinaisons en 6-cylindres, à 1500 cm³, et jusqu'à 1800 cm³.

En 1979, Honda revient sur le Grand Prix moto avec son exotique NR500 monocoupe à quatre temps. Les cylindres en V de la NR500 étaient munis d'un piston couplé à deux bielles, tandis que chacune des chambres de combustion accueillait deux bougies et huit soupapes, afin de se conformer aux règles de FIM, qui limitait les moteurs à quatre cylindres. Honda conçut des cylindres ovales dans le but d'égaliser le secteur de valve d'un moteur de 8 cylindres, visant ainsi à concurrencer les constructeurs leaders. Malheureusement, voulant accomplir trop d'exploits simultanément, l'expérience s'est soldée par un échec. Lors de la saison 1982, Honda présente enfin ses deux premières machines, des NS500. En 1983, soit une année seulement après sa première participation, Honda gagne, avec Freddie Spencer, son premier titre en 500 cc, au Championnat du Monde de GP. Depuis, Honda est une marque de référence dominant les GP. Parallèlement, dans le Motocross, Honda a remporté pas moins de 24 championnats du monde.

Le 8 avril 2001, Honda signe enfin un triplé en GP (125, 250 et 500 cc). La victoire de Valentino Rossi en 500 cc marque la 500e victoire de Honda en Grand Prix, ce qui constitue un record à ce jour inégalé par ses concurrents.

Honda commercialisera aussi une 1000 cm³ à six cylindres en ligne, la CBX (refroidissement par air, 24 soupapes). Honda sera le premier constructeur mondial à commercialiser en série une moto turbo-compressée, la 500 CX Turbo en 1982.

Cette première 500 sera suivie d'une 650 Turbo.

En 1986 les premières Honda VFR apparaissent. Elle reprennent des solutions technologiques éprouvées en compétition ce qui leur donne un succès immédiat. Le modèle est toujours commercialisé en 2009.

Devant le manque de compétitivité, Honda finira par commercialiser ses engins tout-terrain avec des moteurs deux temps.

Parmi les moteurs les plus exceptionnels, citons celui à pistons ovales équipant la gamme NR : un V4 à 32 soupapes tournant à 14 000 tours/minute, initialement étudié pour la compétition, puis extrapolé sur une machine homologable, la NR-750.



2007

Kawasaki Z1000

Japon

Shozo Kawasaki commença dès 1878 à construire des bateaux en acier. Très vite les commandes affluent pour les échanges commerciaux puis pour l'armée. En 1896, c'est la création de Kawasaki Ltd, qui contrôle encore aujourd'hui le groupe. 10 ans plus tard, Kawasaki fabrique des cuirassés pendant l'effort de guerre contre la Russie et déjà la société investit constamment dans la recherche. Dès 1907, Kawasaki fabrique aussi des locomotives, des moteurs, des turbines à vapeur et, à peine 15 ans après le premier avion des frères Wright, se lance dans l'aéronautique.

Le Japon entraîne toutes ses entreprises, dont Kawasaki, dans la spirale infernale de la guerre. Toutes les usines Kawasaki sont réquisitionnées. Pendant les cinq années de guerre, Kawasaki a participé à la fabrication de 20 000 avions, 20 porte-avions, 30 cuirassés et 250 sous-marins. Les usines Kawasaki ont décuplé les cadences et leurs ingénieurs les brevets. Après les bombardements nucléaires de Hiroshima et de Nagasaki, le Japon capitule... Kawasaki devra donc se tourner vers de nouveaux secteurs d'investissements...

Pour éviter un pacte d'alliance avec la Chine ou

1953 : Premier moteur thermique Kawasaki (60 cc) adaptable sur une bicyclette.

1954 : Première moto à moteur Kawasaki (125 cc) vendue sous le nom Meihatsu.

1961 : Première moto intégralement produite par Kawasaki (modèle 125 B7).

Kawasaki 650 W11965 : Lancement de la Kawasaki 650 W1, la plus grosse moto japonaise de l'époque. Ce twin vertical "à l'Anglaise" est le premier modèle Kawasaki à moteur 4 temps.

Kawasaki W 650 S2 SS1967 : Apparition de la Kawasaki W 650 S2 SS, évolution de la W1.

Kawasaki 500 H11968 : Apparition de la Kawasaki 500 H1, le premier moteur 3 cylindres 2 temps de la marque.

Dave Simmonds titré sur kawasaki 125 KR21969 : Premier titre de champion du monde avec Dave Simmonds sur kawasaki 125 KR2.

Kawasaki 750 H21971 : Apparition des Kawasaki 250 S1, 350 S2 et de la mythique 750 H2, les autres trois cylindres 2 temps de la marque.

Kawasaki Z 9001972 : La légendaire Kawasaki Z 900 est le premier quatre cylindres 4 temps 2 Arbres à Cames en Tête (DOHC) de la marque.

Kawasaki 400 KZ1973 : Apparition de la Kawasaki 400 KZ, bicylindre vertical 4 temps.

Godier/Genoud sur Kawasaki Z 1000, d'autres photos ici1975 : Premier titre de Champion du monde d'endurance pour Godier/Genoud sur Kawasaki Z 1000.

Kawasaki Z 13001978 : Apparition de la Kawasaki Z 1300 et de son monstrueux 6 cylindres en ligne refroidi par eau.

Kawasaki Z 750 Turbo1983 : Apparition de la Kawasaki Z 750 Turbo, dotée d'un 4 cylindres 4 temps issu de la GPZ, suralimenté.

Kawasaki GPZ 900 Ninja1984 : La Kawasaki GPZ 900 Ninja jette les bases des futures grosses sportives de la gamme.

l'URSS, les États-Unis décident d'aider le Japon. Grâce à l'aide du plan Marshall, Kawasaki profite de son outil de production qui n'a cessé de croître pendant la guerre pour fabriquer des pétroliers, des sous-marins civils et des bateaux à fort tonnage. L'aide américaine de restructuration du Japon est une réussite et le pays rembourse toutes ses dettes de guerre. Dès lors, tous les groupes industriels japonais se tournent vers le marché du loisir et Kawasaki exporte dès 1953 ses premières motos. Cela est mal perçu en Europe car on n'apprécie alors que les Anglaises. Cependant Kawasaki se forge une réputation résolument sportive grâce à la H1 ou à la célèbre H2 qui fut la moto la plus rapide de l'époque. Les lettres de noblesse de la marque arrivent dix ans plus tard, en même temps que la fameuse ZI 900 cm3. La Kawa 900 détrône alors les fameux "4 pattes" Honda dans tous les domaines... Cette époque aurait pu marquer la fin des motos anglaises et italiennes. Mais un spectaculaire sursaut les repositionne au devant de la scène aujourd'hui.

Kawasaki ZZR 11001990 : Après les RX et Tomcat, le constructeur présente la fameuse Kawasaki ZZR 1100 et ses 147 ch...

Kawasaki W 650, lire l'essai ici1999 : Kawasaki dévoile la W 650, twin rétro inspiré de la W1.

Kawasaki ZX-12R2000 : Apparition de la Kawasaki ZX-12 R, un autre monstre capable de + de 300 km/h.

Pour Kawasaki, le troisième millénaire est celui d'un certain retour en grâce. Ne disposant pas de moyens comparables à ceux des géants Honda et Yamaha, le "petit" constructeur japonais se recentre autour des supersport, customs et cross. Il a produit 300 000 motos en 2002 dont 80 000 destinées au marché américain. L'arrivée des populaires Z 1000 et Z 750 en 2003 devraient lui permettre de s'affirmer sur ce créneau très vendeur en Europe, tout en poursuivant un retour impressionnant dans la catégorie sportive avec les ZX-10 R et ZX-6 RR.



2007

Ducati 1098

Originaire de la **Sardaigne**, la famille Ducati, faisant appel à des investisseurs, fonde en 1926 à **Bologne** la « Società Scientifica Radio Brevetti Ducati », dont l'objectif était la production de composants pour l'amélioration de la transmission par radio. Domaine qui, à cette époque, représentait l'avenir.

À partir de cette date, la société Ducati n'aura de cesse d'augmenter et de diversifier ses activités : elle produira des machines à calculer, des appareils de photo, et des radios.

Mais la Seconde Guerre mondiale laissera ses stigmates : en 1943, l'usine de Borgo Panigale, une banlieue industrielle de Bologne, est envahie par l'armée allemande et, en 1944, elle sera totalement détruite par les bombes.

Il fallut beaucoup de courage aux frères Ducati pour relancer leur activité industrielle. Pour cela, ils commencèrent à produire, à partir de 1946, un moteur auxiliaire, le Cucciolo, destiné à s'adapter sur le cadre de bicyclettes, dont ils avaient racheté la licence à SIATA. Mais, bien que l'engin fut bien adapté aux besoins de l'époque, la situation financière de la famille Ducati était devenue catastrophique, si bien qu'ils durent, pour continuer leur activité, faire appel à une aide de l'État. L'aide est accordée, mais sous contrôle d'un syndic. Malgré tout, et alors que le Cucciolo connaissait un certain succès, la société est déclarée en faillite en 1949. Les frères Ducati quittent alors définitivement l'entreprise.

Jusqu'en 1983, date du rachat par les frères Castiglioni, propriétaires de Cagiva, la firme sise à Borgo Panigale restera sous contrôle de l'État.

En 1996, le groupe Cagiva est en proie à de graves soucis financiers. Il décide de se séparer de Ducati, racheté par le fond d'investissement américain Texas Pacific Group.

En 2006, le fonds d'investissement italien Invest Industrial rachète 100 % des parts de Ducati à TPG. La marque redevient donc totalement italienne.

1926 Naissance de la "Società Scientifica Radio Brevetti Ducati" à Bologne. La famille Ducati ainsi que des industriels locaux fondent la société dans l'intention de produire des composants nécessaires à l'activité des radiocommunications alors en plein essor. A l'époque, l'activité principale est la production d'appareils radio, de condensateurs,
1935 La société a des projets ambitieux, une usine moderne est construite à Bologne tandis que des

1950 Sortie de la "60 Sport" qui sera commercialisé en jusqu'en 1951.

1952 Lancement de la série 98 qui sera déclinée en plusieurs modèles jusqu'en 1960.

1952 Lancement des études du "Cruiser", un scooter d'une grande originalité muni d'une transmission automatique et d'un démarreur électrique.

1953 Création de la "Ducati Meccanica s.p.a." (La société mère donnera naissance en 1966 à une autre société, la "Ducati Elettrotecnica Microfarad").

1955 L'histoire de Ducati prend un tournant majeur avec l'arrivée d'un ingénieur qui va devenir un véritable mythe pour la firme, Fabio Taglioni.

Cet ingénieur a déjà construit des motocyclettes présentant des spécificités techniques originales mais avec également des performances étonnantes.

La griffe Taglioni passe en outre par le baptême de la compétition lors d'épreuves de longue haleine comme le tour d'Italie et le Milano-Taranto.

1956 En fin d'année, la gamme Ducati s'étoffe avec un quatre temps 174 cc décliné en trois versions "Tourist", "Spécial" et "Sport" qui offrent des performances déjà considérables pour l'époque (110,120 et 135 km/h). Ces modèles seront produits jusqu'en 1961.

Ces Ducati dessinées par Taglioni ont la physionomie qui les caractériseront longtemps, à savoir une distribution par simple A.C.T. entraînée par arbre et renvois d'angle par couple conique du plus pur style compétition, un haut moteur en aluminium et une visserie en six pans creux très prisée des mécaniciens (cas suffisamment rare pour mériter d'être signalé).

Sur la même base ces modèles sont aussi déclinés en version 125 cc (produites jusqu'en 1965).

1957 Au salon de Milan, ces trois modèles sont présentés en compagnie du nouveau modèle baptisé "Americano".

1958 Durant cette même année, le système desmodromique connaît un véritable triomphe, après avoir été créé par Taglioni dès 1955.

1958 Sortie des 85 Turismo et Sport produites jusqu'en 1960 avec un moteur dérivé du 98. Cette même base sortira aussi en version 125 cc de 1956 à 1960.

1959 Ducati lance la série des 200 cc avec l'"Elite" produite jusqu'en 1965.

1960 Le fameux bi-cylindre 250cc est né, à la demande du légendaire pilote Mike Hailwood qui souhaite une machine aux redoutables performances, afin de pouvoir s'imposer sur tous les circuits.

1961 Apparition des premiers modèles de cyclomoteurs et vélomoteurs 2 temps avec notamment la sortie de la Brisk 48cc produite jusqu'en 1967.

1964 Sortie de la 250 GT sur la base du moteur de Mike Hailwood avec un seul cylindre, premier modèle de la mythique lignée des monos 250, 350 et 450 cc.

L'année suivante le modèle 250 Mach 1 assure à Ducati ses premiers fans de motos sportives, en offrant une vitesse maxi supérieure à 150 km/h.

1968 La "250 Mark 3D" devient la première Ducati de série à distribution desmodromique.

L'année suivante voit l'arrivée d'une autre moto qui va ensorceler les premiers fervents Ducatistes avec des performances époustouflantes (170 km/h), la "450 Mark 3D".

1970 Marque un tournant dans l'histoire de Ducati car elle entre au sein du groupe Italien E.F.I.M. qui deviendra l'I.R.I. Véritable trust d'état bâti autour de la Breda qui regroupe des activités très diverses (centrales électriques, matériel ferroviaire, équipement pétrolier, armement, chantiers navals, autobus, machines agricoles, sidérurgie, chimie, etc.) faisant de ce groupe un Kawasaki italien.

1972 Après le succès obtenu par les modèles "Scrambler" (250,350 et 450 cc) en Amérique, Ducati va proposer la même formule pour le marché Italien et récolter un énorme succès.

Le 23 avril, Paul Smart et Bruno Spaggiari réalisent le doublé aux 200 Miglia sur le nouveau bi-cylindre desmodromique 750.

1978 Mike Hailwood remonte sur une Ducati à l'occasion du célèbre Tourist Trophy et écrase la concurrence dans la catégorie F1. La moto était la désormais

ramifications s'étendent à Londres, Paris, New-York, Sydney et même Caracas.

1944 L'usine va être complètement détruite par la seconde guerre mondiale. Cette perte va toutefois permettre aux frères Ducati d'imaginer de nouvelles activités après la guerre.

1945 Début de la société dans la moto en lançant l'étude d'un moteur auxiliaire, le célèbre "Cucciolo" qui fut même produit en France sous licence par les Ets Rocher. Ce petit 49 cc adaptable sur un cadre de simple bicyclette avait pour particularité technique, des soupapes en tête qui étaient commandées par des tiges de culbuteurs qui tiraient celles ci au lieu de les pousser comme habituellement.

1946 En septembre le Cucciolo est présenté à Milan, ce moteur sera appelé à devenir le plus populaire du marché.

Le Cucciolo va devenir en peu de temps une petite motocyclette à part entière et surtout, va permettre à Ducati de s'affirmer comme une marque qui compte dans le secteur de la mécanique.

célèbre "SuperSport" 750 pour l'occasion grossie à 900cc.

Pour remercier son pilote légendaire, la firme italienne va fabriquer une 900 SS Mike Hailwood Réplica en édition limitée.

1983 En proie à des problèmes financiers, la firme bolognaise est vendue aux frères Claudio et Gianfranco Castiglioni, Ducati passe alors dans le giron du groupe Cagiva.

Ducati va alors connaître le triomphe en pénétrant de plein pied dans l'ère du Superbike.

1988 Début des succès avec la 851 imaginée par l'ingénieur Massimo Bordi et pilotée par Marco Lucchinelli.

Sous le contrôle des frères Castiglioni, Ducati s'engage encore plus dans le secteur de la compétition en même temps que de nouveaux modèles de série sont à l'étude.

1992 Grand espoir pour les amateurs de mono sportifs avec la présentation au salon de Cologne du prototype du Supermono construit sur la base du bloc des 851/888. Malheureusement, son poids trop important (123,5 kg), lui interdira les succès espérés en compétition et son prix de vente sera un handicap à sa diffusion. Seulement 30 exemplaires furent produits.

1993 L'argentin Miguel Galluzzi donne naissance à la fameuse "Monstro". Une moto atypique, dénudée et racée, qui ne va pas tarder à introduire un nouveau genre de moto et à devenir un véritable mythe.

1994 Le sport est à l'honneur une fois encore avec l'apparition de l'exceptionnelle "916". Révolution sur le marché motocycliste, avec une machine présentant un niveau de performances et de haute technologie encore inégalée à ce jour.

2002 **Historique !!!** Le 4/2, DUCATI présente son moteur de GP, le desmosedici. Un double twin en L, pas un quatre patte !!! ouf, l'honneur est sauf mais on y est passé près.