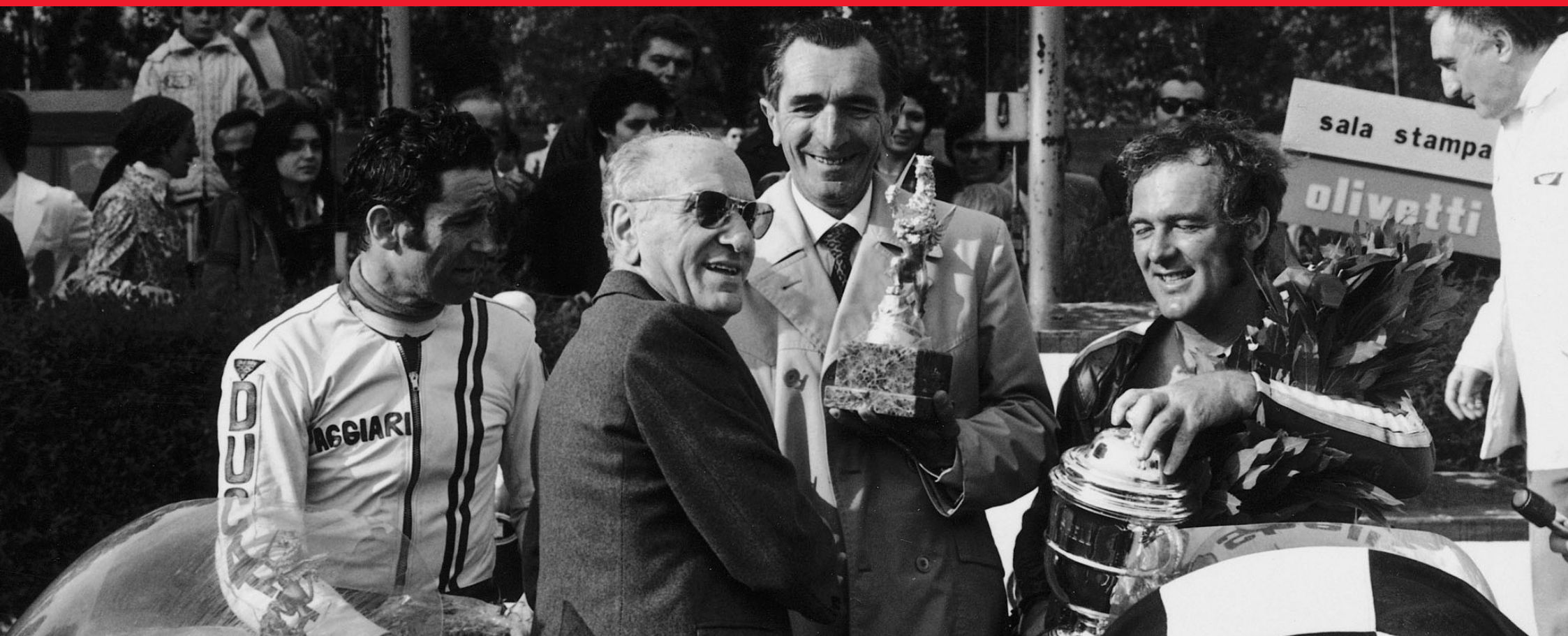




Fabio Taglioni: une légende



Index



3_ Les débuts d'une grande aventure



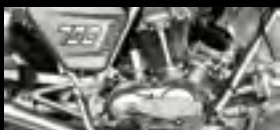
5_ Ducati en piste pour la première fois



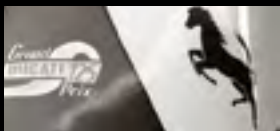
7_ 1955-56 : Taglioni et son idée Desmodromique



9_ Les premiers modèles Desmo de série



11_ Le premier « fleuron » dans l'histoire de Ducati : la 750 GT



13_ Le Cheval Cabré : emblème de courage et d'audace



15_ Une panthère sur les routes du monde entier.
La Pantah 500 et son évolution : la 750 F1

Les débuts d'une grande aventure

« Pendant presque quarante ans, Fabio Taglioni a été la force inspiratrice et motrice de l'extraordinaire succès des motos Ducati sur les circuits et les routes du monde entier. Son esprit d'ingénieur et son regard projeté vers le design alliés à un rare talent pour mettre en œuvre des idées innovantes, ont donné naissance à une série de moteurs géniaux, grâce auxquels les Ducati sont devenues les motos les plus charismatiques et les plus fascinantes du panorama du motocyclisme mondial (...). Le rapide succès des modèles créés au fil des ans par Taglioni pour Ducati a fait de lui l'un des plus grands innovateurs de notre temps. »

Mick Walker, Ducati "Taglioni and his world-beating motorcycles"



Fabio et Norina Taglioni
dans une photo prise
durant la guerre.

On ne peut penser aux motos Ducati sans admettre à quel point l'empreinte laissée par le talent et le génie de Fabio Taglioni sur chaque projet qu'il a réalisé a été forte. Les effets que le génie et la créativité de Fabio Taglioni ont eu sur le développement et la croissance de Ducati restent sans égal encore aujourd'hui. Avec des conséquences vraiment surprenantes.

En effet, à son arrivée, Ducati était une entreprise qui produisait des motocycles de petite cylindrée, surtout pour le marché italien, qui cherchait laborieusement à se redresser de la situation désastreuse de l'après-guerre. À son départ, Ducati était une marque connue de par le monde comme synonyme de motos sportives et hypersportives par excellence. Les motos dessinées par Taglioni

n'étaient pas seulement techniquement avancées, elles possédaient une personnalité et un charme restés inégalés sous bien des aspects. Durant ses quarante années de carrière chez Ducati, Taglioni a conçu plus de 1.000 moteurs, très différents les uns des autres: des petites cylindrées de motocyclettes et scooters aux très puissants bicylindres des championnats Superbike.

Fabio Taglioni est né à Lugo di Romagna le 10 septembre 1920. Son père, Biagio, avait un petit atelier où Fabio a appris les premiers rudiments de la mécanique. C'est dans cet atelier que Taglioni eu l'occasion de rencontrer pour

Fabio et Norina Taglioni en visite chez Ducati durant le premier WDW en 1998.



la première fois Enzo Ferrari et Tazio Nuvolari. Durant la guerre il connut et épousa Norina, sa femme qui encore aujourd'hui protège et préserve les souvenirs de l'inoubliable "DocteurT".

Blessé durant la guerre, il rentra chez lui et, en 1949, il commença à collaborer avec la firme de motocycles Ceccato. En 1950 il fut engagé chez Mondial où il resta jusqu'en 1954.

En 1953, il fut décidé de donner naissance, au sein même de Ducati, à deux réalités productives et organisatrices distinctes et séparées: DucatiMeccanica et Ducati Elettrotecnica.

La première était chargée de la production de motos ainsi que de la réalisation de moteurs marins et diesel; la seconde s'occupait uniquement de la division radioélectrique.

La direction de Ducati Meccanica fut confiée à G. Montano et, grâce à lui, l'entreprise commença à envisager sérieusement la possibilité, pour la première fois, de participer à des événements liés aux compétitions sportives sur deux roues. Il décida de créer une équipe regroupant des personnes capables de développer des motos exclusivement pour les compétitions, dont les technologies pouvaient ensuite être utilisées pour la production. Le choix de Taglioni s'imposa.

À cette époque, Ducati n'était pas une entreprise forte dans le secteur de la moto, il était nécessaire de s'imposer dans des compétitions à même d'attirer un public nombreux.

L'idée de Montano était que les succès sportifs, inévitablement liés à un programme de recherche et développement conséquent, auraient fini par porter leurs fruits sur la production de série, avec des répercussions publicitaires très importantes. G. Montano avait compris que pour obtenir de bons résultats dans le domaine sportif il fallait un nouveau concepteur-projeteur, un homme capable de changer le cours des choses chez Ducati: cet homme était Fabio Taglioni, recruté directement chez la rivale Mondial, avec d'excellentes références.

Ducati en piste pour la première fois



Taglioni avec ses pilotes durant les essais avec la toute première Marianna en février 1955, photographié par Walter Breveglieri.

Au début des années 50, Taglioni collaborait activement dans l'écurie de course de FB Mondial. Dans un article intitulé "Docteur. T: ma vie", paru sur le site motoitaliane.it, l'Ingénieur se souvient de ces années: "Lorsque je me suis présenté à l'atelier courses de Mondial des frères Boselli, je fus immédiatement engagé." Cette année-là, la fédération pensa au Tour d'Italie.

Nous étions inexpérimentés et bien que gagnant toutes les étapes, nous perdîmes le tour. La deuxième année nous avons gagné, mais je n'ai pas été invité au repas célébrant la victoire. Le lendemain, sans donner aucune explication, je suis parti. Ce fut alors que m'arriva une proposition qui changea le cours de ma vie. Je fus appelé par le directeur général Ducati Meccanica de

l'époque, M. Montano, un homme tout d'un bloc, grand manager d'entreprise, qui me dit textuellement ces mots: "Je connais votre talent et j'ai besoin de vous. Si vous construisez une moto 100 pour remporter la victoire au Tour d'Italie, Ducati continuera à vivre car il ne nous reste de l'argent que pour payer un mois de salaire aux ouvriers, dans le cas contraire, nous fermerons les portes et chacun rentrera chez soi."

En six mois et sans toucher aucun salaire, Taglioni réalisa la première véritable moto de course de Ducati, la Gran Sport "Marianna" qui s'est par la suite imposée au Motogiro d'Italie et à la Milano-Taranto en 1955, 1956 et 1957.

La mission de Taglioni était de réaliser une moto capable non seulement de révéler des performances de haut niveau lors des compétitions sportives, mais aussi de constituer le fondement pour une nouvelle série de motos de route: en un mot, obtenir un excellent résultat tant sur les circuits qu'en dehors.

Le moteur réalisé par Taglioni était entièrement nouveau, avec une distribution à simple arbre commandé par un arbre vertical et couples coniques, qui remportera de nombreuses victoires et constituera la base d'une ligne de monocylindres qui durera vingt ans. La 100 Gran Sport fut immédiatement rebaptisée Marianna en observance de l'année mariale et en hommage à la femme de Montano, extrêmement croyante et pieuse. Elle fut soumise à une période de tests et d'essais sur le circuit de Modène au printemps 1955. Avec une cylindrée de 98 cc, la Ducati Marianna fit ses débuts cette même année au Tour d'Italie dans la catégorie des 100 cc, catégorie qui avait alors beaucoup de succès auprès du public.

Si Taglioni et l'équipe Ducati pouvaient être extrêmement satisfaits des résultats des tests de la nouvelle 100 GS, il n'en était pas de même pour la préparation et la compétence des pilotes : la plupart d'entre eux étaient totalement

inexpérimentés et participaient pour la première fois à des compétitions sportives importantes. Sur la ligne de départ figuraient des noms tels que Gianni Degli Antoni, Italo Fantuzzi, Leopoldo Tartarini, Giuliano Maoggi, Bruno Spaggiari, Francesco Villa, véritables inconnus comparés aux grands noms du motocyclisme qu'ils devaient affronter. Snobés par les équipes rivales qui pouvaient compter sur de nombreuses années d'expérience dans le monde des courses, sous-évalués par le public et la presse, Taglioni et ses hommes ne s'avouèrent pas vaincus. À son début la Grand Sport dépassa toute attente: Gianni Degli Antoni remporta facilement la catégorie 100 cc aux neufs jours du Tour d'Italie en roulant à une moyenne de 98,9 km/h. Le baptême ne pouvait être plus heureux ! Ce triomphe fut suivi d'une vague de succès et de victoires: la même année la Marianna remporta aussi la Milano-Taranto où Degli Antoni se classa premier dans sa catégorie en parcourant les 1.400 km de la compétition à une moyenne de 103,172 km. Les victoires de la Marianna continuèrent jusqu'en 1958, quand étant donnée l'invincibilité de la Gran Sport, la classe 100 fut abolie. Mais depuis longtemps Taglioni avait projeté une évolution qui allait donner naissance aux versions 125 et 175.

Fabio Taglioni suit attentivement les temps du pilote anglais Dave Chadwick au Tourist Trophy en 1958.



"L'objectif spécifique du système desmodromique est de contraindre les soupapes à suivre le diagramme de distribution de la façon la plus cohérente possible. Ce faisant, les énergies perdues sont tout à fait négligeables, les courbes de performance sont plus uniformes et la fiabilité est meilleure."

Fabio Taglioni

1955-56 : Taglioni et son idée Desmodromique



L'ingénieur Fabio Taglioni
au travail.

Le concept de "desmodromique" n'est pas une découverte récente: en mécanique il est connu depuis des siècles et dans le domaine de la moto et de l'automobile, il apparaît déjà au début du vingtième siècle, sous des formes plus disparates. En effet, dans le passé, le manque de fiabilité chronique des ressorts (on sourit en pensant aux manuels qui recommandaient de prévoir un stock de ressorts à ceux qui voyageaient en moto... ressorts souvent disposés à l'extérieur du moteur, en position accessible pour être facilement remplaçables) avait poussé les concepteurs-projeteurs vers ce système, donnant lieu à différentes interprétations.

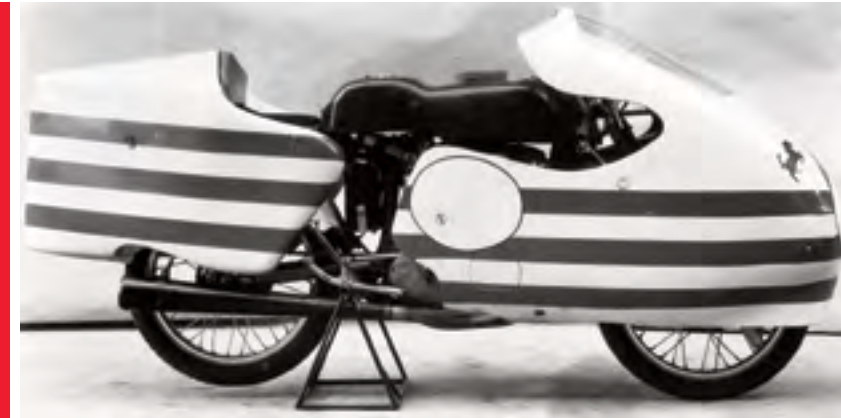
Le but spécifique du système desmodromique était d'éliminer une des

limitations les plus importantes aux régimes élevés, à l'action mécanique des soupapes. C'est ce qui se passait lorsque les ressorts étaient incapables d'agir suffisamment rapidement pour fermer les soupapes. L'idée à la base du desmo était celle de remplacer ces fastidieux ressorts par un système de fermeture mécanique analogue à celui utilisé pour les ouvrir.

Une fois les ressorts éliminés, le résultat serait un moteur qui tournerait à merveille à haut régime. Tout ceci n'était que théorie... Dans le monde du motocyclisme, avant Taglioni, beaucoup avaient essayé d'utiliser ce système, mais personne avant lui n'y était parvenu.

À dire vrai, dans le secteur de l'automobile, Mercedes-Benz avait déjà utilisé

La 125 Grand Prix Desmo de 1956, première Ducati historique équipée du système Desmodromique innovant.



cette solution en 1954 sur les W196 de Grand Prix et sur les 300 SLR Sport de course : mais on le sait, le domaine des deux roues est bien différent.

En utilisant toutes les pièces utiles du moteur bi-arbre, Taglioni fut en mesure de créer, en un laps de temps extrêmement bref, quelque chose de génial et innovant: la 125 de Grand Prix, avec distribution desmodromique à trois arbres à cames en tête entraîné par un arbre vertical et un couple conique. Le desmo de Taglioni était différent des autres car il utilisait trois arbres, positionnés dans un logement splendide formant un ensemble avec la culasse. L'occasion de tester la validité des solutions d'ingénierie et mécaniques conçues et réalisées par Taglioni ne se fit pas attendre. En cette mythique année 1956, la 125 Desmo fit ses débuts sur la piste du circuit d'Hedemora où, les 14 et 15 juillet, se disputait le Grand Prix de Suède. Plus de 40.000 spectateurs passionnés s'étaient donné rendez-vous le long des 7 km de piste pour assister à une compétition enthousiasmante. Le ciel était aussi de la partie pour accueillir le grand circuit sur lequel se déroulaient les courses de motos sous les meilleurs auspices: un soleil resplendissant avait accompagné toute la première journée de course et, le dimanche, à l'entrée en piste de la classe 125, l'apparition de quelques nuages avait providentiellement mitigé la chaleur étouffante de cet été caniculaire. Sur la ligne de départ se trouvaient aussi, entre autres, les deux 125 Desmo entre les mains de Gianni Degli Antoni et du champion suédois Olle Nygren. Dès le départ Nygren passa immédiatement en tête, mais dès la fin du premier tour Degli Antoni rejoignait le sommet de la course avant de franchir la ligne d'arrivée en premier, précédant son compagnon d'écurie de trois

secondes. La marque de motos rivale, MV Agusta, se positionna seulement troisième. Ce fut une victoire mémorable. La 125 Desmo avec son carénage à rayures blanches et rouges n'avait pas seulement réalisé le nouveau record de piste en terminant la course en 48 minutes et 8,1 secondes, elle avait aussi obtenu le record du tour le plus rapide en faisant enregistrer la vitesse de 140,8 km/h ! Pour Taglioni ce fut un moment inoubliable: avec sa nouvelle créature il avait réussi à démontrer au monde entier que le système de distribution desmodromique qu'il avait réalisé fonctionnait avec succès même avec un moteur de course et, surtout, qu'il était capable de gagner une compétition.

Ducati espérait pouvoir obtenir le même succès à l'occasion du Grand Prix d'Italie qui se tenait à Monza deux mois plus tard, en septembre de la même année. Afin d'arriver au rendez-vous en pleine forme, pendant tout le mois d'août, Gianni Degli Antoni se consacra à un programme de tests et d'essais sur la piste de Monza. Mais le destin allait en décider autrement. Dans le fameux virage de Lesmo, le pilote de vingt-six ans fut victime d'un très grave accident, suite à ses blessures il perdit la vie. C'était le 7 août 1956. À sa place, l'écurie Ducati engagea Alberto Gandossi, mais après le magnifique exploit en Suède, la 125 Desmo GP ne réussit pas à vaincre comme précédemment et le Grand Prix de Monza se termina pour eux de manière insipide: Artussi, Gandossi et Nygren terminèrent respectivement en quatrième, septième et neuvième position. Vu les résultats, il fut décidé de consacrer toute l'année 1957 au développement de la 125 Desmo, dans l'attente de nouvelles victoires.

Les premiers modèles Desmo de série

En 1967 Ducati commercialise la première routière équipée du système Desmodromique, la Mark 3 "D".



En octobre 1959 la nouvelle se répandit, Fabio Taglioni travaillait sur le projet d'un nouveau moteur: le 250 bicylindre Desmo.

Commandé par Stan Hailwood pour son fils Mike, le nouveau moteur était le résultat de l'assemblage en ligne de deux 125 monocylindres Desmo.

Le 10 décembre M. Montano, Directeur Général de Ducati, annonça que Mike Hailwood™ allait piloter la nouvelle 250 Desmo au prochain championnat du monde de moto, au printemps suivant.

La moto arriva en Angleterre en mars 1960, juste à temps pour permettre à Mike de voler sur le circuit de Silverstone et de se consacrer à un programme chargé

d'essais et de tests sur piste. En réalité, la 250 Desmo avait déjà été essayée sur le circuit de Modène, mais selon Mike, la piste était trop accidentée et lente pour pouvoir évaluer les capacités réelles de la moto. À Silverstone, au cours des premiers jours de test, Mike avait réussi à accomplir un tour de piste en 2 minutes et 10 secondes, jusqu'à descendre à un peu plus de 2 minutes nettes, avec une vitesse moyenne qui oscillait entre 138 et 139 km/h. Le 9 avril, la 250 Desmo fit ses débuts officiels sur le circuit anglais: Mike enregistra le tour le plus rapide en atteignant la vitesse de 147 km/h! Un vrai triomphe!

Vu les succès sur les circuits du monde entier, l'application du système

desmodromique sur les motos de série s'imposait. Dès 1968 Ducati avait donné naissance à une nouvelle génération de monocylindres de route: les "wide case" ou "carters larges". La structure du moteur était identique aux précédentes: en revanche, elle se distinguait par un carter moteur beaucoup plus large et robuste. Les moteurs dotés de carters larges entrèrent dans l'histoire comme étant les monocylindres les plus puissants et les plus évolués produits par l'usine de Borgo Panigale.

Les premières motos de série à être équipées de ce type de moteur furent les Scrambler 350 et 250 en 1968, suivies peu de temps après par les Mark 3 dans la même cylindrée.

La Ducati 350 Mark 3 avait fait ses débuts officiels en novembre 1967, à l'occasion du Salon de Milan. Personne ne le savait encore, mais Fabio Taglioni, à cette époque, travaillait à un projet qui devait voir le jour en avril de l'année suivante: l'application du système de distribution desmodromique sur un monocylindre de série à carters larges. L'idée de Taglioni d'appliquer le desmo à un carter moteur plus large fut un véritable coup de génie.

La nouvelle moto, dénommée Mark 3 D, fut produite à partir du printemps 1968 dans les cylindrées 250 et 350, suivie, quelques mois plus tard, de la version 450 cc. Les Mark 3 D furent les premières motos de série au monde à être équipées d'une culasse desmodromique: dérivées des Mark 3, leur différence réside uniquement dans ce système de distribution, un luxe qui jusque-là était l'apanage exclusif des motos de course.

Les Mark 3 et les Mark 3 D restèrent pratiquement les mêmes jusqu'en 1970.

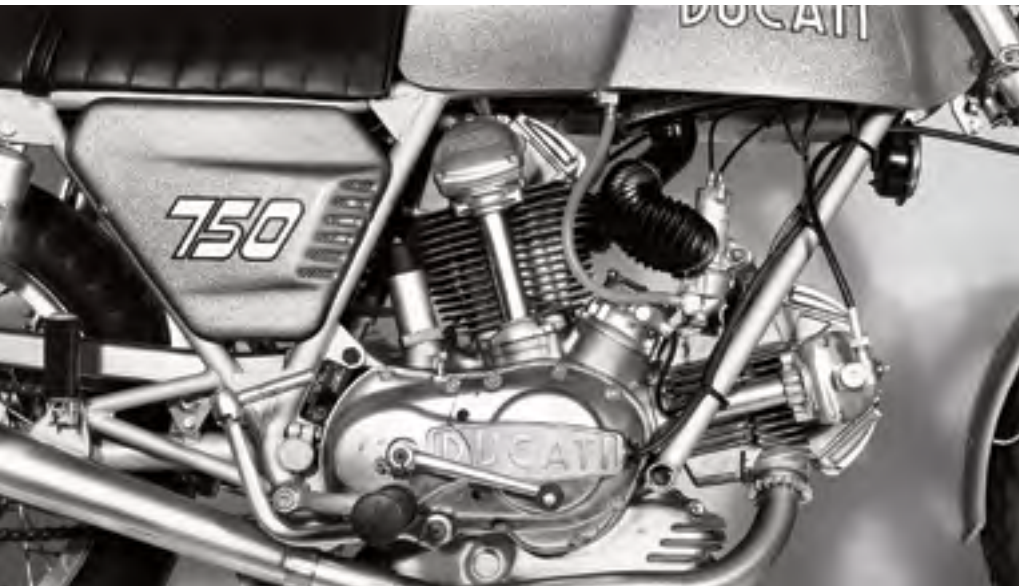


Le système Desmodromique débute pour la première fois sur une bicylindre routière en 1974, la 750 Super Sport Desmo.

"Les 750 du début des années 70 étaient la représentation vivante de la créativité de Taglioni. Elles étaient le prototype des Superbike Ducati d'aujourd'hui : sans elles, des motos comme la 916 ou la 996 n'auraient jamais existées".

Mick Walker, "Taglioni and his world-beating motorcycle"

Le premier « fleuron » dans l'histoire de Ducati : la 750 GT



Détail du moteur bicylindre en "L" de la 750 GT.

20 mars 1970: Fabio Taglioni réalise l'ébauche d'un nouveau moteur, un bicylindre en V de 90°, qui allait donner naissance, quelques mois plus tard, au légendaire modèle 750 à carters ronds. Son meilleur projet, au dire de l'ingénieur.

La base de cette unité résidait essentiellement dans le rapprochement de deux monocylindres disposés longitudinalement de façon à former un angle de 90°. Cet angle était sans aucun doute extrêmement ample si on le compare aux solutions techniques adoptées par les autres constructeurs: seulement Moto Guzzi avait adopté, entre 1930 et 1950, un angle de 120°

pour une moto de course. En optant pour l'angle droit, Taglioni avait fait le meilleur choix en termes d'équilibre car "la configuration en L contribue à l'équilibre parfait des forces d'inertie".

Quelques mois plus tard, en août 1970, le premier prototype de la 750 fut testé sur le circuit de Modène par Franco Farné et Bruno Spaggiari. Ce modèle n'était pas trop différent des premiers exemplaires de série qui apparurent en juin de l'année suivante. La 750 GT, tel était son nom, fut officiellement présentée au Salon Olympia de Londres en 1971.

L'appellation "Gran Turismo" révélait immédiatement qu'il s'agissait d'une

moto à mi-chemin entre une sportive et une moto de tourisme. Les essayeurs de la revue américaine Cycle furent particulièrement enthousiasmés par la nouvelle Ducati: "Lorsque le repose-pied droit frotte sur l'asphalte dans une courbe à 130 km/h et que la moto n'oscille même pas une fois, on comprend qu'elle a été conçue par un motocycliste et qu'il a mis dans le mille".

En octobre 1970, la direction de Ducati avait pris la décision de rentrer dans le monde de la compétition: le but n'était pas tant de gagner des courses que de démontrer la validité du "bicylindre en L" et de promouvoir commercialement la 750. Le feu vert pour le développement de la 750 de course fut donné en juillet de l'année suivante, lorsque fut construite une Formule 750, une moto de course avec une mécanique dérivée des modèles de série. Ce fut le premier bicylindre 750 avec distribution desmodromique: des tests effectués cette année-là relevèrent des problèmes au niveau de la partie cycle et une nouvelle conception générale de la moto s'imposait, surtout en vue de la première 200 Miglia d'Imola programmée en avril 72. Pour tâter les adversaires, en mars Taglioni se rendit à Daytona: il rentra à Borgo Panigale impressionné par le développement technique et mécanique atteint par les concurrentes japonaises. Il s'en suivit un intense et fébrile travail de mise au point des motos qui devaient courir à Imola un mois plus tard. Le 19 avril, la 750 fut testée sur le circuit de Modène, trop tard pour corriger les éventuels défauts. Dans tous

les cas, Taglioni était confiant. Ducati avait placé quatre pilotes sur la ligne de départ: Bruno Spaggiari (trente-neuf ans), qui avait piloté toutes les Ducati de course depuis les années cinquante et qui connaissait parfaitement le circuit, Ermanno Giuliano, l'anglais Alan Dunscombe et, à la dernière minute Paul Smart.

Le 23 avril les Ducati 750 se préparèrent à relever le défi: sur l'autodrome "Dino Ferrari", devant un public de soixante-dix mille personnes, fut donné le départ de la 200 Miglia d'Imola, la "Daytona d'Europe". Toutes les plus grandes marques de motos du monde avaient accepté le défi. Le jour des essais, Spaggiari avait fait enregistrer le meilleur temps, suivi de Smart, mais au départ Giacomo Agostini, au guidon d'une MV, passa en tête. Sa supériorité dura peu: en effet, à la fin du quatrième tour, Smart dépassa Agostini, suivi de Spaggiari. À partir de ce moment-là, les deux Ducati restèrent en tête de la compétition et, à cinq tours de la fin, luttèrent dans un excitant tête-à-tête pour la conquête de la première place du podium. Smart fut vainqueur; Spaggiari arriva second, ralenti, durant les derniers tours, par un réservoir presque vide.

Ce fut un grand jour pour Ducati. Spairani, Administrateur Délégué Ducati de l'époque, ravi par la victoire et le triomphe de la firme bolognaise, offrit à Smart la moto avec laquelle il avait gagné et qui est aujourd'hui exposé dans le Musée Ducati à Borgo Panigale (Bologne) avec la moto de Spaggiari.

Les Ducati 750 Imola officielles en file devant les box à la 200 Miglia en 1972.



Le Cheval Cabré : emblème de courage et d'audace



En 1956 Taglioni apposa sur la 125 Desmo l'emblème de Francesco Baracca, son concitoyen. Le "cavallino rampante" (cheval cabré) resta sur les carénages des Ducati de course pendant environ quatre ans.

Tout le monde ne sait peut être pas que l'emblème du cheval cabré qui distingue les motos dessinées par Taglioni et produites par Ducati entre 1956/57 et 1960/61 fut choisi par l'ingénieur lui-même en signe de respect et d'admiration pour Francesco Baracca, l'héroïque pilote d'avions de combat de la Première Guerre mondiale, mort durant une incursion dans la zone du Piave le 19 juin 1918.

Le nom et la figure de ce héros légendaire ont certainement nourri les rêves d'enfant et d'adolescent de Fabio Taglioni, ayant en commun avec Baracca le lieu de naissance: Lugo di Romagna

Le 19 juin 1918, à 18h30, la 91e escadrille aérienne SPAD (Société Pour Aviation et ses Dérives), à laquelle appartenait Baracca, reçut l'ordre de sortir pour une attaque des positions ennemies déployées sur la ligne du front. La bataille fut rude dans le ciel ce jour-là et tous ne retournèrent pas à la base. Parmi eux Francesco Baracca. Son corps ne fut retrouvé qu'après le retrait des troupes autrichiennes, le long des rives de ce fleuve, le Piave, au-dessus duquel il avait effectué son dernier vol aérien fatal. Sa mort prématurée et le souvenir de ses actions mémorables doivent avoir alimenté chez le jeune Fabio le sens du courage et de l'audace qu'il voyait symbolisés dans l'emblème du cheval cabré imprimé sur le fuselage de l'avion de

Baracca. Il ne fut pas le seul. En 1923, le grand Enzo Ferrari avait rencontré les parents du valeureux pilote lors d'une compétition de motocyclisme. Dix ans plus tard, entre 1931 et 1932, il avait voulu visiter sa maison natale à Lugo di Romagna. On dit que c'est à cette occasion que Ferrari demanda et obtint de la famille Baracca la permission de faire de l'emblème personnel du fils le symbole d'une des plus grandes marques automobiles du monde.

Avec cette parenthèse dans la série de récits et de rétrospectives consacrés à l'Ingénieur Fabio Taglioni et au lien indissoluble qui unit son histoire personnelle à celle de Ducati, nous désirons apporter notre contribution au courage et à l'audace de trois hommes qui, avec leurs histoires personnelles et leurs choix de vie, ont fait de l'Emilie la "terre des moteurs".

À lui et aux hommes comme lui va toute notre admiration!



L'"as" de l'aviation Francesco Baracca avec son avion, personnalisé avec le "cheval cabré".

Une panthère sur les routes du monde entier. La Pantah 500 et son évolution : la 750 F1.



En 1979, avec la 500 bicylindre, débute le nouveau moteur Ducati dénommé Pantah, avec le premier Cadre en Treillis.

“Il n'existe rien au monde de plus puissant ou de plus rapide que la Pantah”

C'est ainsi qu'une des plus importantes revues de motocyclisme décrivait la Pantah 500 lors de son entrée sur le marché en 1979: une moto très moderne pour l'époque, capable de toucher au plus profond de nombreux passionnés. Conçue par une équipe incomparable de monstres sacrés, tels que Taglioni, Mengoli, Bocchi et Martini, elle fut, sous tous les points de vue, l'une des motos qui a eu le plus de succès et la plus novatrice de toute l'histoire Ducati. Son nom provient de la contraction de “panthère”: il devait évoquer l'agilité et la puissance, mais il fut choisi surtout pour la tendance d'alors à l'exotisme qui,

dans la lignée du succès de séries de télévision telles que “Sandokan”, était en vogue dans notre pays à la fin des années 80. À la même époque, une autre créature Ducati avait emprunté le nom du fameux “Tigre de Malaisie” d'un récit d'aventures d'Emilio Salgari (écrivain italien): la Darmah.

Les origines de cette moto, entraînée par un bicylindre de 500 cc, remontent à la 500 GP réalisée par Armaroli en 1973, dont de nombreuses caractéristiques furent utilisées pour la création de la première moto de série, en 1979. Ce fut justement à partir de la 500 Gran Premio que Taglioni commença à penser que le système de distribution utilisé alors dans le



La 750 F1 de 1985 fut le dernier projet réalisé par Fabio Taglioni pour Ducati.

domaine automobile (à courroies dentées) pouvait aussi être employé avec succès pour les deux roues. Le système présentait des avantages considérables du point de vue des coûts, de la fiabilité et du niveau de bruit.

En 1977, à ceux qui lui demandaient les raisons qui l'avaient poussé à abandonner les couples coniques en faveur des courroies dentées Taglioni répondait: "Les courroies ne sont pas plus précises, mais elles réduisent le bruit mécanique et diminuent les coûts de production. Le coût de production de nos grosses cylindrées est élevé à cause des matériaux et du soin exceptionnel nécessaire à leur construction, surtout pour le réglage des jeux aux soupapes et des engrenages de la distribution. Avec les courroies, nous obtenons la même précision de synchronisation en réduisant rigoureusement la complexité". Cependant, il est probable qu'une des raisons fondamentales qui avaient poussé Taglioni à adopter des courroies dentées était la nécessité d'utiliser le plus grand nombre possible de composants en commun avec les bicylindres parallèles. Cela peut paraître étrange, mais ce fut justement l'échec du bicylindre parallèle qui a joué un rôle de premier plan dans la conception d'un nouveau moteur: le bicylindre en L de 500 cc, le Pantah.

Le désastre commercial du parallèle a donc poussé Ducati à stimuler Taglioni et son génie pour qu'il élabore et réalise quelque chose de nouveau. En 1979,

après un renvoi de deux ans, l'ingénieur obtint le feu vert de lancer la production du nouveau moteur et de la nouvelle moto, dont la version de présérie fut présentée en automne 1978 au Salon de Cologne. Le choix s'avéra juste, à tel point que le Pantah 500 constitue encore aujourd'hui la base des moteurs Ducati Desmodue.

La route vers la victoire était ouverte: dès 1980 Ducati se consacra à l'élaboration d'une version racing de la Pantah et, la même année, avec un kit de compétition, Franco Farnè prépara deux 600 qui participèrent avec succès au Championnat Italien Juniors. Pour la saison 1981 Taglioni présenta la TT2, la nouvelle arme Ducati pour le championnat du monde Tourist Trophy dans la classe 500 cc. Cette moto marqua le retour de la firme de Borgo Panigale dans les compétitions officielles et, après quelques années d'absence, permit à Ducati de remporter de nombreuses victoires sur les pistes du monde entier: le pilote Tony Rutter réussit à remporter pas moins de quatre championnats du monde TT2.

À partir de 1984, sur la vague du succès, Taglioni commença le développement d'une version 750 de la Pantah, à utiliser dans la catégorie TT1.

La TT1 et la TT2 avaient remporté de nombreuses victoires sur piste, mais il y

avait encore des points obscurs quant à la fiabilité du carter moteur du Pantah majoré à 750 cc en vue de la réalisation d'une version routière, la 750 F1.

À la mi-novembre 1984 apparurent les photos d'une ébauche de moto de série et, en février 85 la 750 F1 fut exposée pour la première fois à la Sydney Motorcycle Exhibition.

La 750 F1 fut l'une des plus belles créations de cette période, particulièrement appréciée pour son style épuré et minimaliste, où rien n'était superflu. Lorsqu'elle sortit, la F1 avait une génération d'avance du point de vue de la maniabilité et des caractéristiques de conduite. La revue Cycle disait d'elle: "La F1 permet à un pilote compétent de comprendre quelles sensations on peut éprouver sur une moto de compétition, car le moteur l'aide..."

C'est ici que se termine ce bref voyage à travers le passé, à la poursuite des rêves, des passions, des défis et des succès d'un homme qui, avec son talent et sa générosité s'était donné corps et âme aux désirs de milliers de passionnés.

Nous pouvons sans aucun doute dire que la technologie appliquée sur les motos Ducati de route et de compétition dérive encore aujourd'hui des projets développés par l'ingénieur de Lugo et ses "disciples", qui de fait, étaient ses héritiers: Gianluigi Mengoli et Massimo Bordi. Du cadre en treillis au système desmodromique, du moteur bicylindre à la distribution à couples coniques et par chaîne, toute la tradition technologique Ducati repose encore fermement sur le génie de Fabio Taglioni.

Même après sa disparition (le 18 juillet 2001), l'esprit novateur du Docteur T est encore vivant et appliqué notamment sur la Ducati la plus avancée jamais réalisée, la Desmosedici.

Les Ducatistes du monde entier n'ont plus qu'à saluer chaleureusement Fabio en lui dédiant la symphonie la plus excitante qui soit: le vrombissement du Desmo!

Farnè, Taglioni et TT2 Taglioni observe attentivement Franco Farnè au travail sur la 600 TT2.





Fabio Taglioni: une légende



Les cavaliers de la tempête



Théorie et histoire du Desmodromique Ducati

Ducati Motor Holding spa
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
ducati.com