

Une histoire de Ducati



Les trois fils d'Antonio Cavalieri Ducati, ingénieur industriel qui s'est affirmé à la fin du XIX siècle, sont ceux à qui l'on doit la création de l'entreprise Ducati. Antonio Cavalieri Ducati, originaire de Comacchio, se transféra à Bologne à la seconde moitié du XIX siècle, en pleine révolution industrielle.

En 1924 Adriano Cavalieri Ducati, brillant étudiant en physique, devint célèbre pour avoir réussi à accomplir une expérimentation de liaison radio entre l'Italie et l'Amérique avec un appareil à ondes courtes qu'il avait conçu. Bologne connaissait une période de grande effervescence, notamment grâce à la naissance de l'émetteur radiophonique italien, mais surtout grâce à la popularité dont la ville bénéficiait car elle était le lieu de naissance de celui qui avait inventé la radio, Guglielmo Marconi.

Poussé par l'enthousiasme du succès de l'expérience accomplie, le 4 juillet 1926 la famille Ducati fonda la Società Scientifica Radio Brevetti Ducati. Le tout

premier siège était situé en plein centre de Bologne, Via Collegio di Spagna 9, mais peu de temps après la société se transféra dans le bâtiment de Viale Guidotti 51, légèrement en dehors du centre historique. Ce fut la première grande usine de Ducati, jusqu'au 1er juin 1935, date de la pose de la première pierre de l'actuelle usine de Borgo Panigale.

La première partie fut construite entre 1935 et 1939. À la tête de la conception et de la direction des travaux se trouvait [Bruno Ducati](#) ; Marcello Ducati quant à lui coordonnait le personnel tandis que toute la partie scientifique productive était gérée par Adriano Ducati.

Des condensateurs, la production s'élargit rapidement aux appareils radio et aux productions mécaniques de précision, favorisant l'emploi de salariés, à tel point que Ducati devint la réalité industrielle bolognaise la plus importante des années 30. Au début de la Deuxième Guerre mondiale, l'usine fut ultérieurement agrandie, jusqu'à accueillir plus de 5000 salariés. Le [12 octobre 1944](#) l'établissement fut gravement endommagé par un bombardement allié et la production fut interrompue jusqu'au second semestre 1945.

Les frères Ducati ne perdirent pas courage et, déjà à la fin de l'année 1945, l'entreprise était partiellement reconstruite, de façon à permettre en mars 1946 le début de la production du [Cucciolo](#), le premier motorcycle réalisé à Borgo Panigale. Malheureusement, à cause des dommages subis pendant la guerre, les frères Ducati ne réussirent plus à gérer profitablement l'entreprise, qui en 1948 fut mise sous contrôle de l'état. Adriano Cavaliere Ducati se transféra en Californie où il collabora avec Werner Von Braun à la réalisation du programme spatial qui porta plus tard l'homme sur la lune en 1969. Marcello Ducati créa à Milan une entreprise de production de portails automatique. Enfin, Bruno Ducati, toujours à Milan, fonda une société qui, encore à ce jour, s'occupe de biens immobiliers.

Le 18 mai 2001, à l'âge de 96 ans, Bruno fut le dernier des frères Ducati à disparaître.

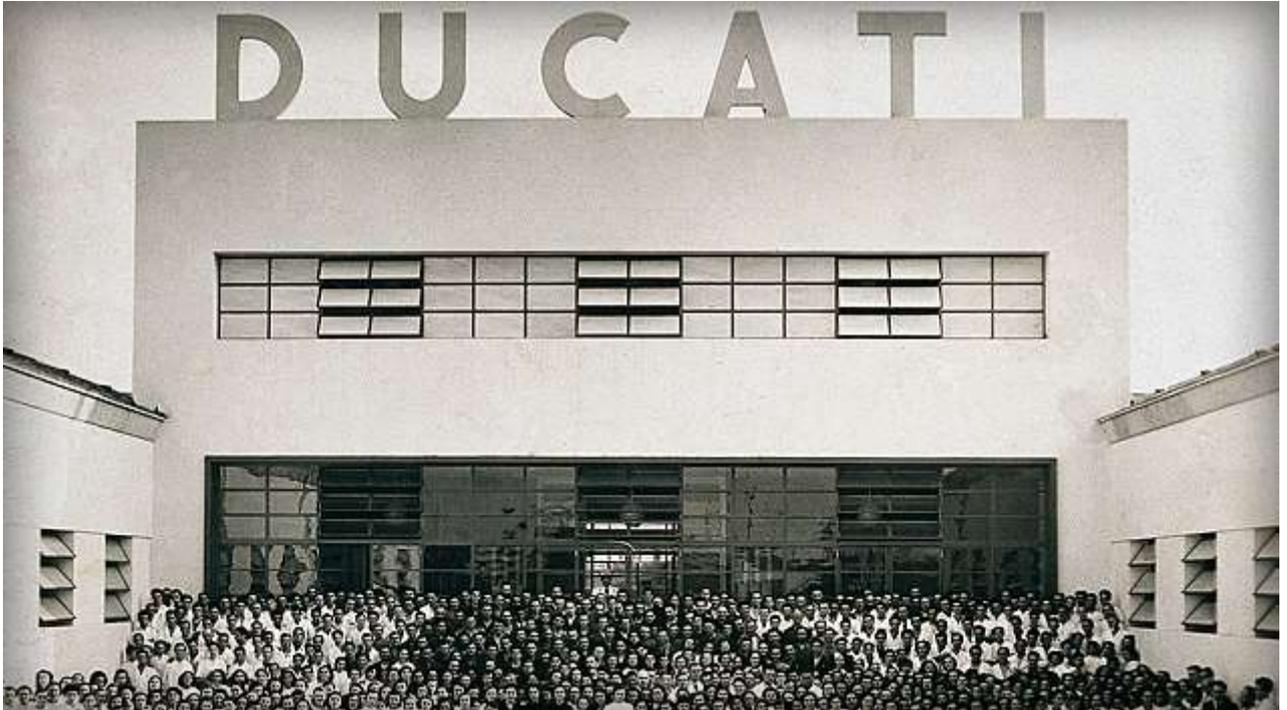
La pose de la première pierre dans l'usine de Borgo Panigale eut lieu le 1er juin 1935.



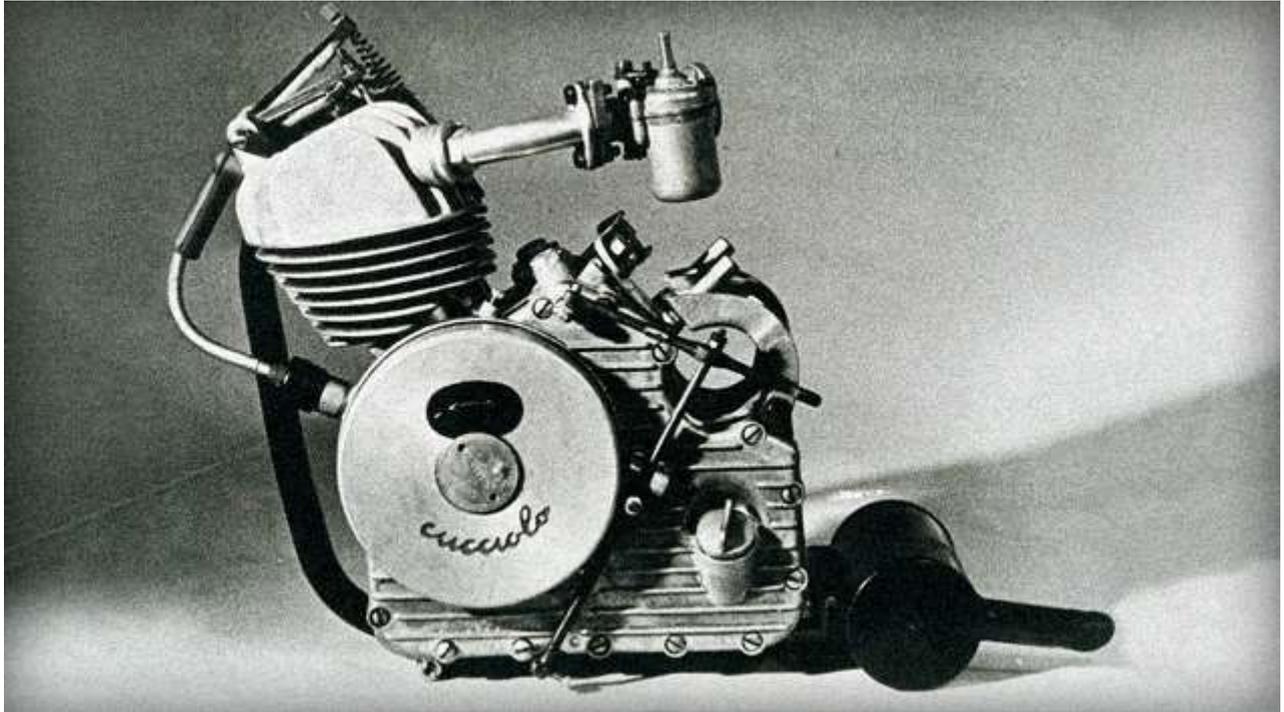
Une image qui reproduit l'usine comme elle se présentait en 1935.



La fameuse image qui montre l'entrée de Ducati et ses employés en 1939.



À partir du mois de mars 1946 à Borgo Panigale, Ducati commence la production du Cucciolo, première motocyclette marquée Ducati.



La naissance du Cucciolo fut particulièrement aventureuse. Durant la deuxième guerre mondiale, l'avocat et écrivain [Aldo Farinelli](#) vivait à Turin. Immédiatement après l'armistice, Farinelli commença en secret et contre les directives du Gouvernement à travailler sur un projet de moteur auxiliaire de petite cylindrée à appliquer sans transformations particulières au cadre d'une bicyclette ordinaire. Il avait en fait compris qu'il s'avérait nécessaire de disposer d'un moyen de transport de petite taille, simple et fiable, adapté pour répondre aux besoins de mobilité qui allaient apparaître à la fin des hostilités.

Étant donné la situation économique très difficile, nombreux sont ceux qui ne pouvaient se permettre d'acheter un autre moyen de transport, non seulement à cause du prix mais aussi à cause de la difficulté à trouver du carburant : le principal objectif était donc de garantir la plus faible consommation possible. Il n'était possible d'atteindre ce but qu'avec un petit moteur à quatre temps, capable de s'adapter aux différents types de carburant grâce à un faible rapport de compression (par rapport à la concurrence, le [Cucciolo](#) était plus puissant et consommait très peu : 100 km avec un litre dans des conditions idéales).

Le « bicimotore » (comme il fut rebaptisé) Cucciolo fut le premier produit Ducati à sortir des usines à la fin de la guerre : il représente le chef de file de toute la production motocycliste à venir. Le Cucciolo constituait une innovation dans le secteur du motocyclisme : en effet, personne auparavant n'avait eu la géniale intuition d'associer un propulseur à un vélo.

Le Cucciolo fut accompagné d'une campagne publicitaire plutôt insolite. Pour rendre ce cyclomoteur plus familier, on décida d'écrire une chanson ayant pour thème le Cucciolo. C'est ainsi que le Maître Oliviero composa : « Ti porterò sul Cucciolo » (ndt: Je t'emmènerai sur le Cucciolo), un agréable refrain qui devint très vite populaire dans toute l'Italie. Pour ce qui est des panneaux publicitaires, le lancement du Cucciolo fut aussi caractérisé par une communication agréable et amusante. Dans la publicité originale on voyait, dans les jardins Margherita de Bologne, un homme qui offrait à sa

fiancée un Cucciolo (ndt: cucciolo signifie chiot ou petit d'un animal) en le tenant tendrement dans ses bras. Le slogan « Donne de la puissance à ta bicyclette » accompagnait la sortie du premier Cucciolo, alors produit par l'entreprise SIATA de Turin.

Au fil des ans, Ducati a célébré le Cucciolo de différentes façons, entre autres avec la ligne de peluches produite par Accademia, dont le design rappelle l'original qui apparaissait dans la publicité de l'époque avec la motocyclette. Vous trouverez les Cuccioli dans le réseau des concessionnaires Ducati, dans les meilleures boutiques et les grandes chaînes qui distribuent les produits Accademia.

Ducati après le bombardement du 12 octobre 1944.



Jeudi 12 octobre 1944

Nombreux Ducatistes, à la fois intrigués et passionnés par l'[histoire de notre Société](#), nous ont demandé comment se fait-il que Ducati, née comme Société Électrotechnique, ait décidé tout de suite après la Deuxième Guerre mondiale, de commencer la production de moteurs 4 temps pour motocycles et, par la suite, de débiter dans le monde des motocyclettes.

Du témoignage des ex-employés « Ducatiens » (c'est-à-dire de l'époque de la Società Scientifica Radiobrevetti Ducati), le choix fait par les [frères Ducati](#) fut fortement influencé par l'exigence de trouver une alternative à la production des appareils qui étaient réalisés dans la période de l'avant-guerre. Les grands dommages subis par la SSR Ducati, le fameux 12 octobre 1944, furent tels que les capitaux investis par la suite par les frères Ducati ne suffirent pas à cicatriser les blessures, et la production du Dufono, du Raselet, des micro caméras et des autres composants Ducati n'aurait pas permis un retour rapide à la normalité.

Nous pouvons donc penser que si ce jour-là les bombes n'avaient pas été lâchées sur l'établissement de Borgo Panigale, aujourd'hui probablement Ducati ne produirait pas de motocyclettes !

Le 9 Septembre 1943 les troupes allemandes, après l'armistice signé le jour précédent, occupaient les établissements de Ducati. Un des premiers ordres de l'armée d'occupation auxquels Bruno, Marcello et Adriano Cavaliere Ducati durent obéir fut celui de remettre entre les mains de l'armée allemande l'établissement et toutes les machines. La Wehrmacht connaissait bien l'importance des produits Ducati qui étaient déjà employés pour des objectifs de guerre par les forces armées italiennes et allemandes (d'autre part, beaucoup d'autres sociétés comme Piaggio, Fiat, Pirelli avaient été « militarisées » quand la guerre avait éclaté). Chez Ducati, la plupart des machines avait déjà été cachées par les frères Ducati, mais les autres, quelques-unes, furent converties pour la production de fusées et de projectiles. Les services secrets alliés, avisés par la Résistance, identifièrent ainsi la SSR Ducati comme une « munition factory », une fabrique de munitions. Les services secrets américains cataloguèrent le bâtiment comme « Target 18 at 830313 ».

Du 24 juillet 1943 jusqu'à la fin de la guerre, d'incessants raids furent menés par les « Forteresses volantes » et par les « Liberator » pour affaiblir les armées allemandes et fascistes, et surtout pour rendre inutilisables les réseaux ferroviaires, les routes et toutes les installations susceptibles d'une manière ou d'une autre d'approvisionner les armées ennemies.

En automne 1944, le haut commandement (état-major) du Général Clark, commandant de la 5e Armée Américaine, donna l'ordre de bombarder Bologne, pour la conquérir avant Noël 1944.

L'opération de bombardement, dont l'ordre arriva à la 15e Air Force Américaine, prévoyait une série de bombardements des entrepôts, des zones de bivouac, des dépôts de carburant et de munitions ainsi que d'une fabrique de munitions située au nord-ouest de Bologne, soit la SSR Ducati.

Dans la zone de Borgo Panigale, il était absolument impossible de confondre l'établissement avec une autre société : Ducati était le plus grand bâtiment qui pouvait apparaître aux équipages des bombardiers. Borgo Panigale fut soumise maintes fois aux raids des bombardiers B17, surtout dans la zone près de l'aéroport, de la gare de chemin de fer et des ponts routiers et ferroviaires situés sur le fleuve Reno.

Jeudi 12 octobre 1944, 697 quadrimoteurs de la 15e Air Force décollèrent pour accomplir la mission dénommée en code « PANCAKE ». Le nom « PANCAKE » n'était pas fortuit, du moment que les raids sur la ville visaient à affaiblir et bloquer définitivement la production de matériel de guerre, réduisant ainsi à néant les établissements en les rasant au sol. L'opération prévoyait le bombardement de divers objectifs en mains allemandes, localisés dans diverses zones du nord de l'Italie et de l'Europe de l'Est (Tchécoslovaquie et Autriche).

La SSR Ducati était justement un des objectifs, indiquée comme « Munition factory at 830513, target 18 », et elle était destinée à 304th Wing. De cette unité faisaient partie deux Bomb Group (groupes de bombardiers) qui reçurent l'ordre de bombarder la SSR Ducati ; c'étaient le 455th et le 456th Bomb Group, basés respectivement à Villa San Giovanni et à Cerignola, près de Foggia.

Le 455th Bomb Group avec une formation de 40 B24 Liberator décolla le matin à 9 h 05, commandé par le Lieutenant Hoaglan et escorté par un groupe de 12 chasseurs P38, en direction de Bologne. Le 456th Bomb Group, commandé par le Capitaine Corran, décolla de Cerignola à 9 h 15, toujours avec une formation de 40 B24 Liberator, mais sans chasseurs d'escorte. Le premier groupe qui atteignit l'objectif fut le 455th, vers 12 h 52. Deux des 40 bombardiers furent obligés de rejoindre leur base pour des ennuis de moteurs, mais les 38 bombardiers restants commencèrent à lâcher les premières bombes. Au total, la première attaque de la SSR Ducati vit le lancement de 374 bombes de 500 livres d'une hauteur de 22 000 - 24 000 pieds.

La seconde vague, celle du 456th Bomb Group, arriva plus ou moins une heure après à 13 h 43. Des 40 Liberator qui s'élevèrent dans le ciel, trois furent obligés de rejoindre leur base, toujours pour des ennuis de moteurs, alors qu'un autre bombardier fut porté disparu à la rentrée de la mission. 358 bombes de 500 livres furent lâchées sur les établissements Ducati, après quoi l'attaque se termina. La seconde attaque ne fut pas aussi précise que la première, à cause de la mauvaise visibilité due à la fumée des explosions de la première incursion.

La SSR Ducati ne fut pas le seul bâtiment à être endommagé. Les deux vagues de raids frappèrent la Via Emilia, quelques-unes des maisons de la zone et l'église de Borgo Panigale. Au moins 25 bombes qui furent lâchées sur le bâtiment devastèrent les entrepôts, les bâtiments affectés au personnel, les zones de production et le grand bâtiment de la Direction qui donnait sur la Via Emilia et que la Mairie de Bologne avait destiné à l'époque à un centre hospitalier. Au moins une centaine de bombes explosèrent aux environs de l'établissement, en l'isolant de fait. Heureusement, ce jour-là l'usine était déserte et donc personne ne périt durant l'incursion.

L'opération « PANCAKE » n'obtint pas toutefois les résultats que les alliés espéraient. À cause de la mauvaise visibilité, les dommages causés furent graves, mais jugés insuffisants pour pouvoir garantir la prise de Bologne. La ville fut ensuite libérée le 21 avril 1945 par les troupes polonaises, américaines et canadiennes.

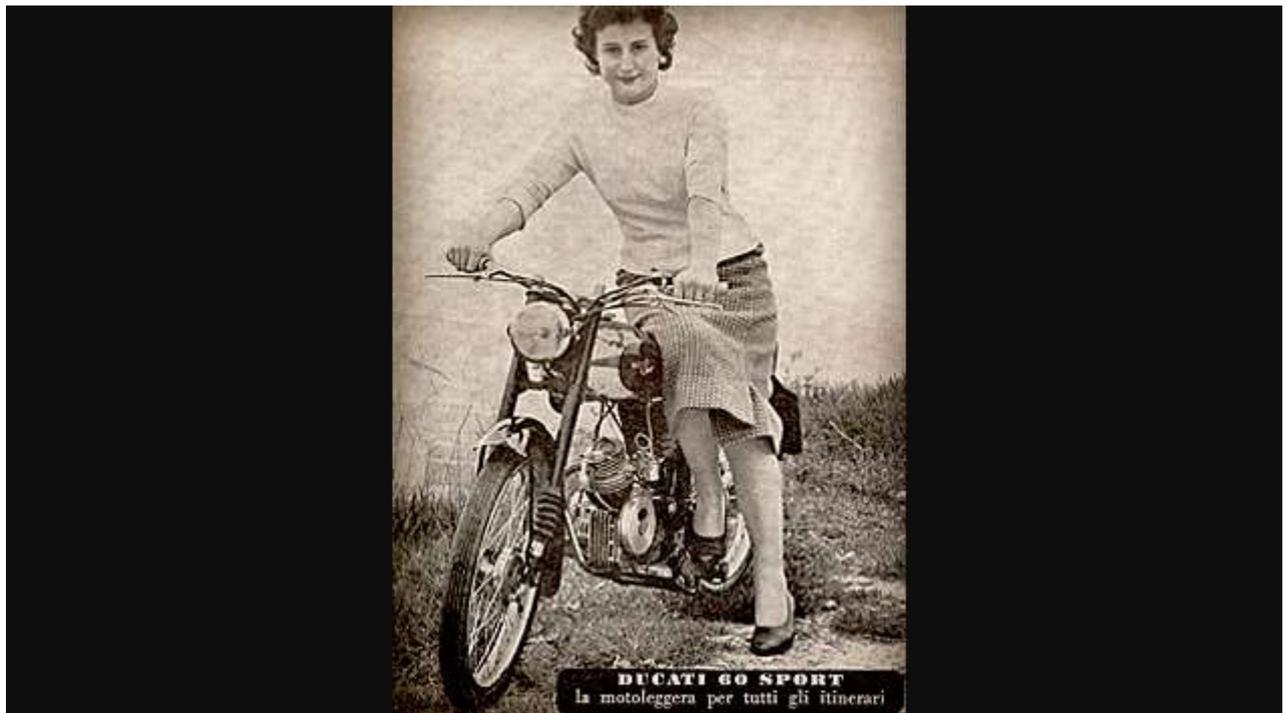
Le raid du 12 octobre fut le seul raid sur Ducati, devastateur toutefois. Les derniers travaux d'assainissement furent achevés seulement en 1962, et les 450 millions de liras pour les dommages subis par l'incursion ne furent jamais octroyés à la famille Ducati pour la dédommager des pertes.

Si l'on regarde l'établissement actuel, les zones bombardées sont encore aujourd'hui bien visibles. Les zones endommagées sont celles des entrepôts actuels, de la nouvelle cantine et des bâtiments aux environs de l'ancienne tour du réservoir (château d'eau), qui existe encore aujourd'hui. Nous pouvons peut-être dire que, heureusement, sur le bâtiment dans lequel se trouve Ducati Motor Holding fut lâchée une seule bombe, qui n'explosa pas à l'intérieur de l'immeuble, mais sur une des lucarnes situées sur le toit de l'établissement. Le léger dommage fut décelé par la suite lors d'une reconnaissance aérienne qui indiquait la zone à peu près ainsi :

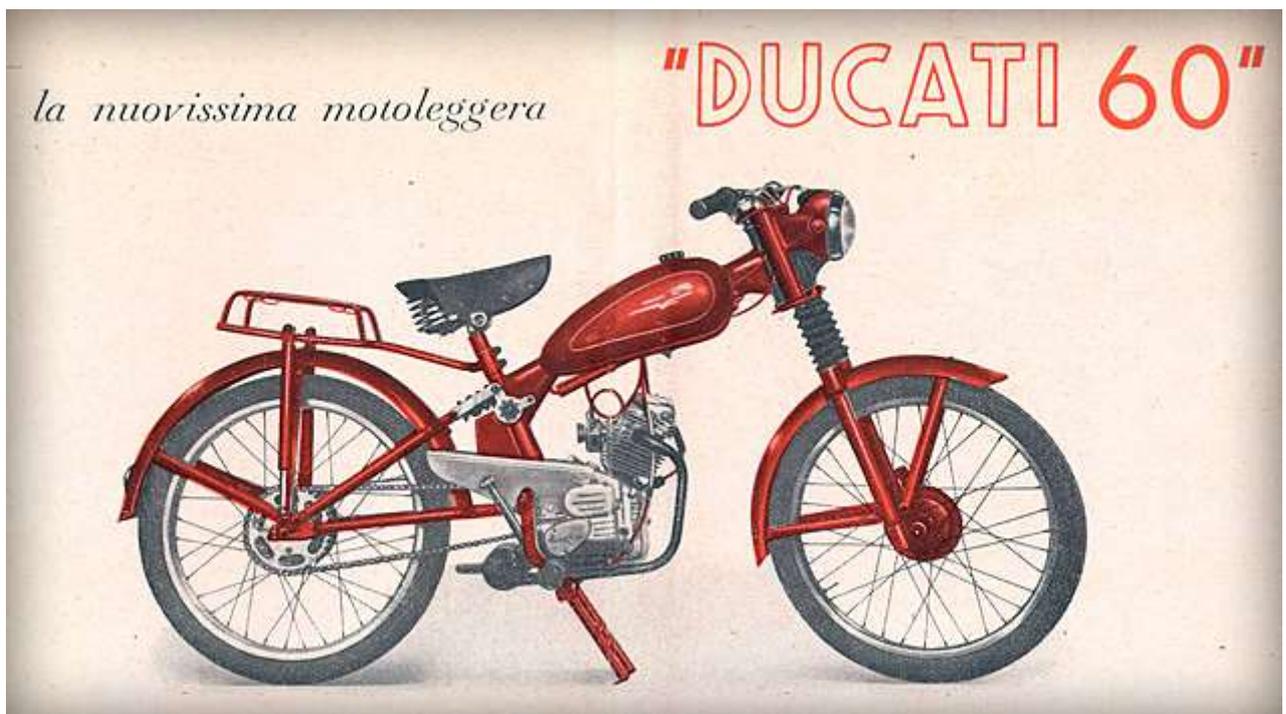
« On a single hazy print the factory appears to have seriously damaged ... Two of the small shops have been destroyed ... a direct hit on the top of the large flat topped building caused light roof damage, but failed to penetrate the roofing ... »

« Sur une seule photo floue l'usine semble sérieusement endommagée... Deux des petits ateliers ont été complètement rasés au sol ... un tir direct sur le grand bâtiment plat l'a légèrement endommagé, mais n'a pas pénétré la structure ... »

En juillet 1949, Ducati commence la production de la première vraie moto complète : la Ducati 60.



La Ducati 60 fut la première idée d'un cyclomoteur économique et fiable



La première équipe courses Ducati en 1950. En cette année-là la Ducati 60 et ses modèles dérivés commencèrent à participer aux premières courses de fond, parmi lesquelles la fameuse Milano-Taranto.



Le premier projet venu à l'esprit génial de Taglioni fut la Ducati Gran Sport « Marianna », réalisée à cheval sur les mois de septembre et octobre 1954.



Dès son apparition en 1955, la Ducati Gran Sport captura l'imagination des passionnés du monde entier. Aujourd'hui, cette moto fait encore partie du patrimoine collectif de l'univers motocycliste. Son palmarès est impressionnant mais à lui seul il n'explique pas sa réputation. On pourrait définir la Marianna comme la manifestation esthétique de la moto de course.

Loin d'avoir été conçue en misant sur l'esthétique, elle représente un très rare et très pur point de rencontre entre forme et fonctionnalité.

La véritable histoire sportive de Ducati débuta en 1955. Tout ce qui précédait n'était qu'un simple prélude.

Dans les années cinquante, l'Europe fut traversée par une immense passion, la passion des courses, avec des manifestations comme la Gran Fondo, la Milano-Taranto et le [Motogiro](#), qui attiraient des milliers de passionnés et de pilotes.

C'est dans ce contexte que le président de Ducati d'alors, M. [Montano](#), engagea un jeune ingénieur du nom de [Fabio Taglioni](#).

Taglioni avait une énorme passion pour les courses et pour la bonne mécanique et il tenta immédiatement de donner un nouveau souffle à la production Ducati.

Son objectif était de produire une motocyclette capable de gagner en compétition tout en étant adaptée à la production de masse.

Taglioni décida de développer une moto avec un moteur de 100 cc monocame avec couple conique. Cette combinaison (à laquelle Taglioni restera lié pendant pratiquement toute sa carrière) était complexe et coûteuse.

Mais Taglioni avait toute liberté d'agir et le résultat fut la Gran Sport 100 dite Marianna.

Dès le début, la Gran Sport se positionna dans une catégorie à part. Elle démontra sa valeur en remportant haut la main la première course puis continua de dominer les compétitions de Grand Fond.

Mais le plus grand exploit de cette moto consista à démontrer qu'il était possible de produire en série des motos de cylindrée allant jusqu'à 350 cc.

La Marianna symbolisait la nouvelle philosophie Ducati : créer des motos de série capables de gagner des courses.

La Marianna était extraordinaire en piste et elle fut conduite avec succès par des pilotes du monde entier jusqu'au début des années soixante. Elle remporta un nombre incroyable de compétitions, notamment les deux Milano-Taranto et trois éditions du Motogiro, le dernier desquels se distingua par un résultat incroyable - six Gran Sport aux six premières places.

Le développement de ces motos pour les compétitions est aussi très intéressant.

La solution temporaire du double arbre à cames de 1956 fut suivie du moteur desmodromique à triple arbre à cames, l'un des exemples les plus brillants de la conception personnelle qu'avait Taglioni d'une moto de course.

Malgré la complexité apparente des trois arbres, il réussit à éviter d'utiliser les ressorts, permettant ainsi à la Ducati 125 Gran Premio d'atteindre sans problème 12.500 tours/min.

La Marianna devint la reine incontestée des Courses de Grand Fond entre 1955 et 1957.



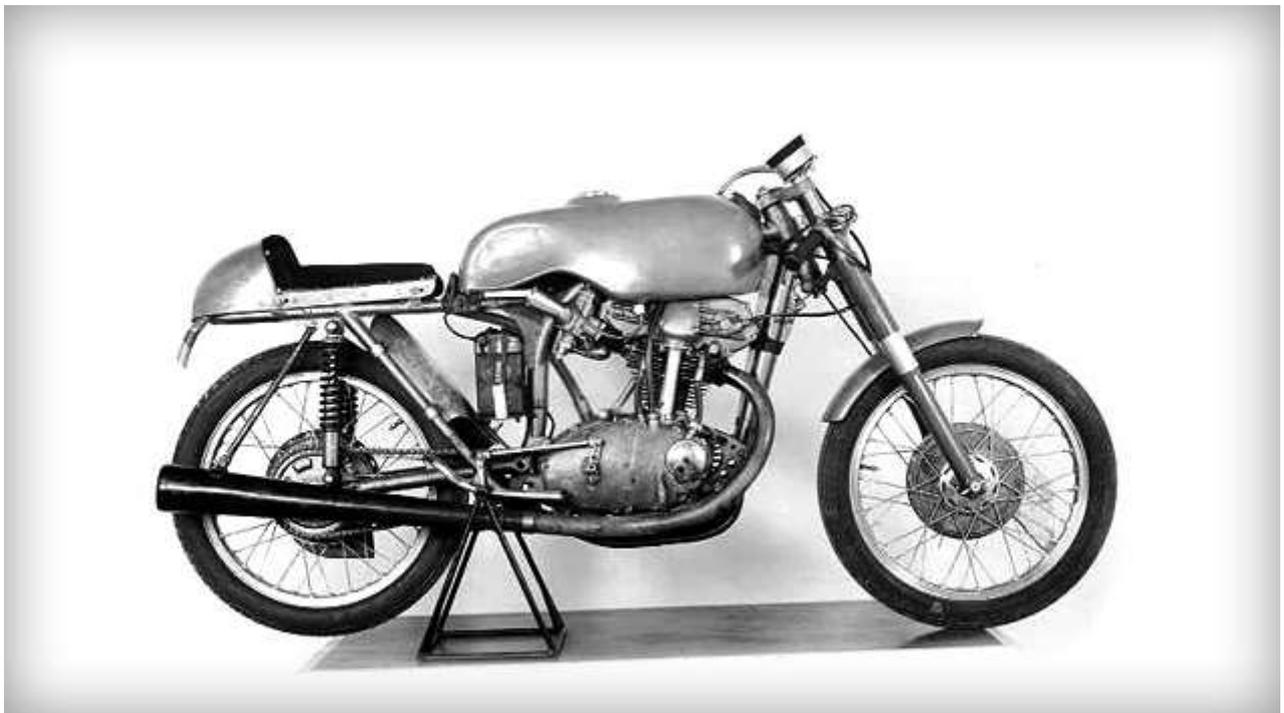
En 1952, fut construit le Cruiser, premier scooter produit par Ducati.



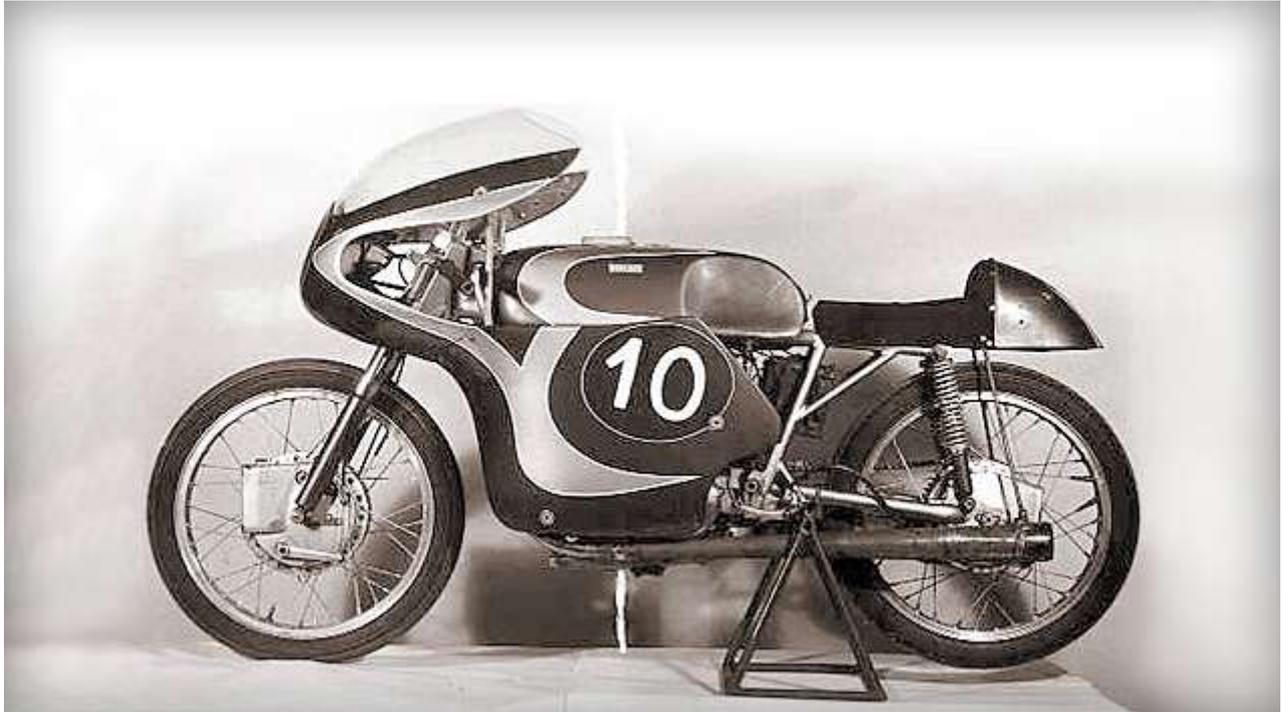
En novembre 1956 la firme de Borgo Panigale remporte 46 records de vitesse à Monza avec la Ducati Siluro.



Toujours en 1956 Taglioni réalise la première 125 de Grand Prix équipée du système Desmodromique.



La série Desmo évolue en 1958 avec la Bicylindre parallèle Desmodromique.



En vertu des succès remportés sur tous les circuits du monde, la production Ducati se développe fortement. L'image montre une des lignes de montage dans les années 50.

1968 est l'année de la commercialisation en Italie de la Ducati Scrambler, destinée à devenir une des motos les plus aimées dans notre pays.



Le Scrambler était principalement destiné au marché américain. Il subit des modifications constantes jusqu'en 1968 lorsque sortirent les véritables Scrambler avec moteurs à « grand carter », tout d'abord dans la version 250 et 350 puis, en 1969, dans la version 450.

La série Scrambler comprend des motos à culasses desmodromiques qui a fait l'objet de retouches techniques constantes jusqu'au moment où sa production cessa en 1974.

Les raisons du succès commercial du Scrambler sont multiples. Avant tout, le cadre exceptionnel (il fut même utilisé pour les courses sur piste, ce qui n'était probablement jamais arrivé dans l'histoire du motocyclisme), sans compter le moteur réalisé sur mesure pour sa fonction. Ce n'était pas la moto la plus rapide de son époque mais ses performances globales et la position de conduite parfaitement centrée en firent l'une des motos les plus agréables du moment. De plus, elle était extrêmement élégante avec ses lignes arrondies, à la fois

modernes et classiques, et les couleurs vives, en contraste avec la partie-cycle noire et le réservoir chromé. La Scrambler était universellement considérée comme le point de rencontre entre les écoles de motocyclisme américaine et européenne. C'était une moto extrêmement de tendance, encore très appréciée aujourd'hui.

En 1963 Fabio Taglioni réalise le prototype de l'Apollo, première moto Ducati avec la configuration du moteur en « L ».



Dans l'histoire de Ducati, il convient de définir l'Apollo comme l'anneau de jonction de la chaîne évolutive des motos de Borgo Panigale, l'anneau manquant qui explique la raison pour laquelle Ducati est passée des motos monocylindres aux motos bicylindres.

Nous allons essayer de raconter l'histoire de ce mastodonte. En 1963 Joe Berliner, l'unique importateur officiel Ducati aux États-Unis depuis 1958 et personne dotée d'un énorme pouvoir décisionnel à Borgo Panigale, décida de mettre en œuvre la réalisation d'une moto de 1200 cc, initialement conçue comme concurrente potentielle des Harley-Davidson alors utilisées par la police américaine puis comme motos à proposer à la clientèle d'outre-atlantique.

Une mission certainement pas facile pour [Fabio Taglioni](#) si l'on considère qu'à l'époque, chez Ducati, les plus grosses motos étaient des 350 cc.

Toutefois, Taglioni ne se découragea pas et en un délai relativement bref Ducati fut en mesure de proposer le projet le plus ambitieux de son histoire : une moto de 1257 cc, d'une puissance de 100 chevaux, un poids de 270 kg et avec une vitesse estimée de 135 mph, soit environ 200 km/h. Soit dit en passant, Ducati détient encore aujourd'hui une sorte de record pour cette réalisation car elle a été la seule entreprise européenne à concevoir une moto de ce type. La présentation du modèle eut lieu en été 1963, lorsque l'administrateur délégué de l'époque, [Giuseppe Montano](#), officialisa l'accord avec Joe Berliner par une simple poignée de main, immortalisée par une célèbre photo.

L'incontournable ingénieur Taglioni était avec eux, à côté de sa nouvelle créature.

Le choix du nom « Apollo » n'est pas dû au hasard. À cette époque, la course à la conquête de l'espace entre cosmonautes russes et américains venait de commencer et le nom d'Apollo fut donc choisi pour, d'une certaine manière, célébrer les fastes astronautiques du moment. Il faut avouer que la moto ne fut pas aussi chanceuse que les célèbres navettes spatiales américaines.

Les problèmes qui ont entraîné la faillite du projet étaient fondamentalement dus au poids et à la puissance du moteur, vraiment excessifs, ainsi qu'à l'impossibilité de trouver en Italie des matériaux capables de résister aux sollicitations du moteur quatre cylindres en « L » de 90°. La moto fut soumise à des essais rigoureux dont la plupart ont été effectués par Librenti, mais [Farné](#) décida aussi de l'essayer et son commentaire fut lapidaire : « J'ai eu l'impression de conduire un camion. Ça ne m'a pas plu. »

Pour tenter de la rendre plus adaptée à un usage routier, la puissance fut réduite de 80 à 65 CV et la moto fut équipée de pneus spéciaux, mais les problèmes persistent.

Ce fut la fin d'un rêve. L'Apollo ne dépassa jamais la phase du prototype, et on en réalisa un nombre très réduit - seulement deux exemplaires - dont un seul existe encore aujourd'hui.

La moto resta inutilisée jusqu'en 1984, année durant laquelle les restes de Berliner Motor Company furent cédés à la société Domiracing Ltd ; la même année, cette dernière vendit l'Apollo à un collectionneur japonais, encore anonyme à ce jour.

Les néo-Ducatis se demanderont certainement pourquoi, entre guillemets, perdre du temps pour une moto qui n'a même pas été produite. La raison est simple. Si l'on veut en quelque sorte comparer l'histoire de nos motos à l'histoire de l'homme, l'Apollo représente le « fossile » du moteur bicylindre moderne Ducati.

En effet, en 1968, Taglioni décida de réévaluer son produit mis de côté si rapidement en réalisant le chef de file des productions Ducati actuelles : le moteur bicylindre Gran Prix 500 cc avec distribution à couples coniques, né pour les compétitions le jour où Ducati décida de revenir au monde des courses.

Il est donc de notre devoir de rappeler l'existence de l'Apollo non pas tant pour la rareté de l'objet (à notre connaissance, l'exemplaire qui était exposé au musée de 2002 à 2003 est unique au monde) que pour l'importance qu'il revêt vis-à-vis des Ducati modernes, dont notamment les très récentes Superbike.

En 1965 Ducati réalise la puissante 250 Mach 1.

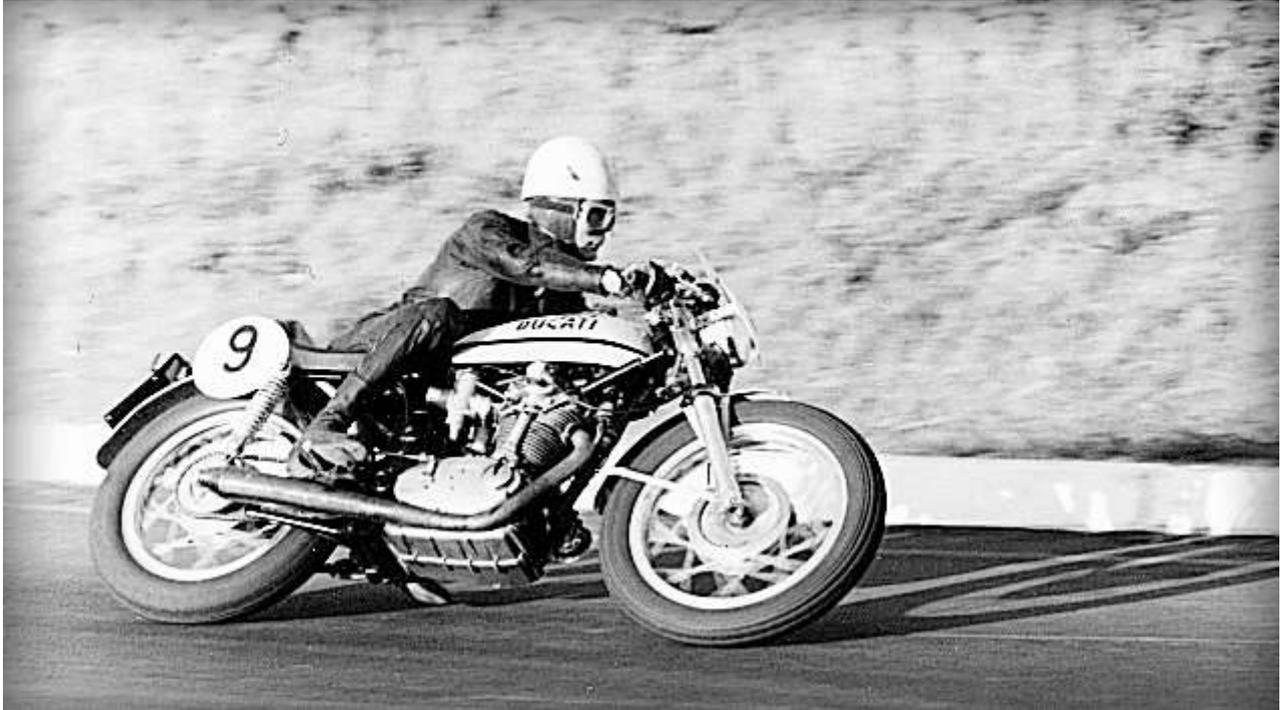


Pour comprendre pleinement la philosophie productive de Ducati dans les années soixante et soixante-dix, il convient d'analyser l'évolution des motos monocylindriques monoarbre à cames et leur répartition dans les deux familles à « grand carter » et « petit carter ». Héritiers de la [Marianna](#), les monocylindres Ducati virent leur cylindrée augmenter rapidement de 100 cc à 175 cc jusqu'aux 250 cc de la Diana. La Diana était extrêmement agréable pour les motocyclistes de l'époque si l'on considère que, dans des conditions idéales (échappement droit, accélérateur bien ouvert et pilote en position couchée), la moto pouvait atteindre 140 km/h. En 1965, cette sportive fut suivie de la Mach 1 250, encore plus agressive, un modèle classique de son époque. Pour des milliers de motocyclistes, la Mach 1 était le nec plus ultra dans le domaine du motocyclisme. Le moteur était inspiré du fameux 175 monoarbre à came en tête et il était doté d'une boîte à cinq vitesses (très rare à l'époque). Le profil net, les demi-guidons appliqués, les repose-pieds reculés et la selle étroite faisait partie du riche équipement de solutions sportives à une époque où cela était inhabituel.

La revue Motociclismo la décrivait de la façon suivante : « Le dernier modèle de cette illustre marque est sans aucun doute l'une des meilleures 250 sportives disponibles en ce moment grâce à ses caractéristiques techniques, son style et sa maniabilité. Le moteur monoarbre à cames en tête avec

boîte à cinq vitesses, l'accélération puissante, l'excellente tenue de route et l'efficacité du freinage méritent une mention spéciale. »

Spaggiari en action à Imola sur la 450 Desmo en 1970.



En 1972 Paul Smart remporte la victoire à la 200 Miglia d'Imola, une des victoires les plus importantes de Ducati.



La 750 GT, la première maximoto produite par Ducati.



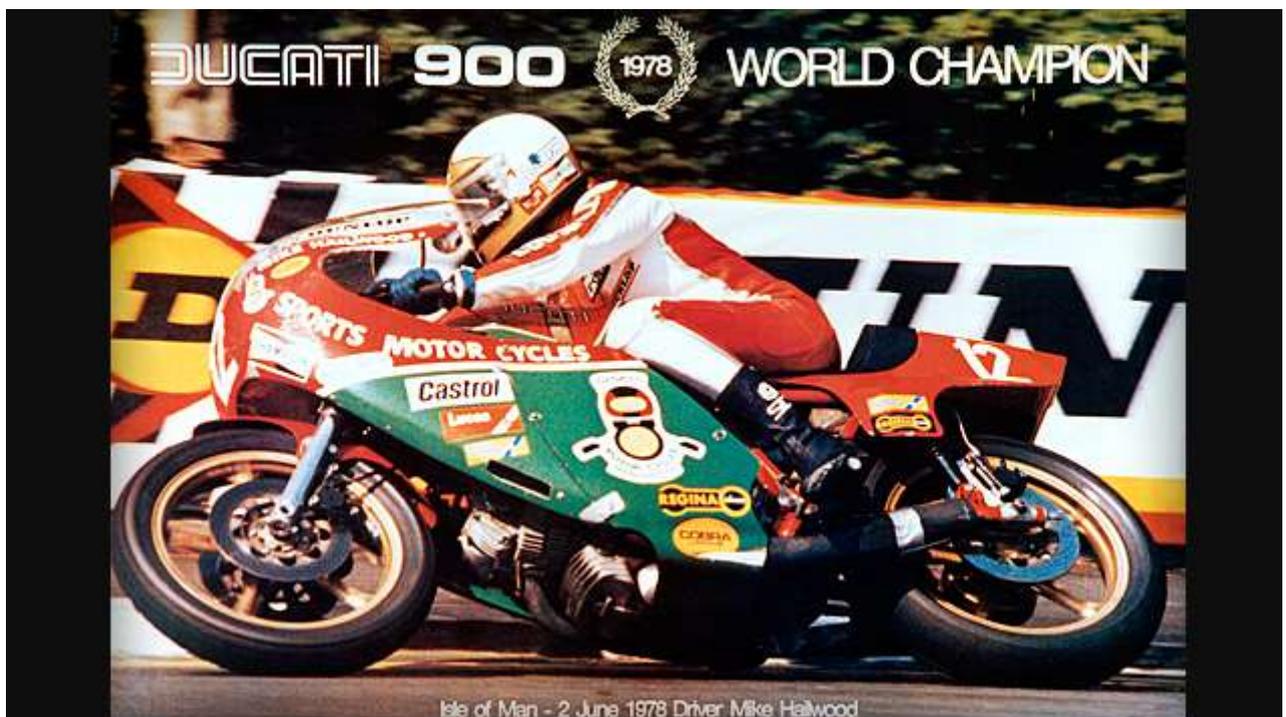
Franco Uncini remporte le championnat italien pour motos dérivées de série en selle sur la 750 SS Desmo en 1975.



Une publicité de la Ducati 860 en 1975.



Poster commémoratif réalisé par Ducati pour célébrer la victoire de Hailwood™ au Tourist Trophy en 1978.



Les années 70 se terminent pour Ducati avec la naissance de la 500 Pantah, première moto équipée du nouveau système de transmission par courroie et de cadre en treillis.



Le 3 avril 1988, Marco Lucchinelli sur Ducati 851 remporta la première victoire historique au Championnat du Monde Superbike.

La 600 TT2 fut la première moto de course Ducati avec cadre en treillis.



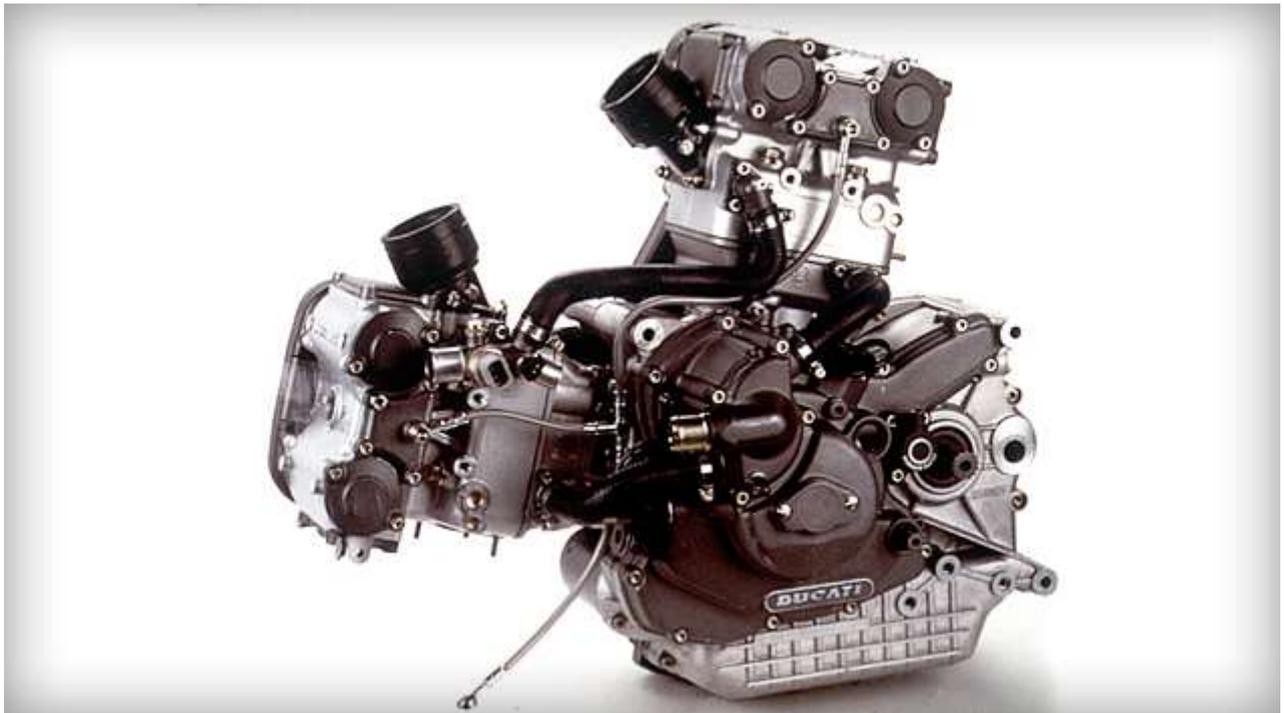
De l'expérience dérivant de la 600 TT2, la 750 F1 voit le jour ; elle remportera les premiers succès avec Virginio Ferrari.



Les débuts de la 851 à Daytona avec Marco Lucchinelli en 1987.



La dernière évolution du moteur bicylindre Desmodromique.



La 851 fut définitivement commercialisée à partir du mois de février 1988.



En mars 1993 commence l'histoire d'un des modèles de Ducati qui ont remporté un grand succès: le Monster.



En 1992, Ducati dévoile un nouveau prototype qui allait devenir une icône. Cette nouvelle création Ducati a impressionné la foule et les médias du monde entier, présents lors du Salon International de la Moto à Cologne.

Pour obtenir ce chef-d'oeuvre de minimalisme visuel, tout le superflu a été éliminé : « Tout ce dont il y a besoin c'est : une selle, un réservoir, un moteur, deux roues et un guidon » explique Miguel Galluzzi, le designer du Monster. Des éléments auparavant considérés comme purement fonctionnels (carter moteur, cadre, etc.) ont été promus au stade de « forme fonctionnelle » simplement pour être bien mis en vue.

Une des motos les plus imitées de tous les temps, le Monster, a donné naissance à des générations entières d'imitateurs même si après tout, l'imitation reste la plus grande forme d'admiration. La ligne du Monster est dépouillée par choix et non pour une question d'usage ; même si les motos ont été dénudées pendant des décennies, il a fallu l'intentionnalité de la « découverte » de Galluzzi pour la dénuder encore plus.

Au Salon de Cologne, en automne 1992, parmi les nombreuses nouveautés qui peuplent les stands, voici apparaître un mystérieux prototype Ducati : le Monster 900. Un prototype destiné à entrer de plein droit dans l'histoire du motocyclisme mondial. Monstrueusement beau, c'est un cocktail de composants délicieusement Ducati : sur un cadre à treillis tubulaire de la série 851/888, il est doté du moteur Pomponne de 904 cc d'origine Supersport refroidi par air/huile.

Avec sa forte personnalité, dépouillée à l'extrême, cette moto a révolutionné, en lui conférant succès et prestige, la catégorie « naked » jusqu'à lors inconnue en Occident. C'est ainsi qu'est née l'école du Monster, suivie de nombreux clones sans caractère. Depuis ce jour, l'histoire du Monster a été jalonnée de succès : il est devenu une famille, a été l'objet d'innombrables versions spéciales et a évolué chaque année sans jamais perdre une miette de sa monstrueuse identité.

Mais il a surtout contaminé des milliers de motocyclistes dans le monde entier en les transformant en « monsteristes » : à ce jour, plus de 250 milles exemplaires sont sortis des lignes de Borgo Panigale !

Monster est une pure émotion motocycliste, l'essence de l'esprit des deux roues. Monster, c'est un style de vie.

La 851, devenue 888 en 1991, fut la reine incontestée du championnat Superbike durant les premières années 90.



Immédiatement après le Monster, en novembre 1993, présentation de la moto considérée la plus belle des 30 dernières années : la 916.

En 1998 la 916 augmente la cylindrée à 996cc. L'année suivante voit la naissance de la 996 Factory.



En 1998, la 996 remplaça définitivement la [916](#).

Cette moto marquera à jamais l'histoire de Ducati en raflant la victoire dans de nombreuses compétitions et en remportant trois titres mondiaux SBK. La ligne est la même que celle de la 916. Même moteur desmodromique biarbre génial, même cadre à treillis tubulaire rond et même bicylindre en V de 90° disposé en L.

Les nouveautés se trouvent au niveau des fourches plus coulissantes, des nouvelles roues à cinq branches en alliage plus léger et du système de freinage Brembo de nouvelle génération.

Les années 2000 ont été extrêmement importantes aussi bien pour ce qui en est des compétitions que de l'affirmation et la consolidation de Ducati sur le marché international du motocyclisme. À souligner les débuts en MotoGP, le titre de champion du monde et le changement de gestion qui a vu l'entrée de Investindustrial.

Le triplé de Troy Bayliss au Championnat du Monde Superbike (2001, 2006 et 2008) a laissé un souvenir indélébile dans le cœur des Ducatistes.



L'année 2003 marque les débuts de Ducati en MotoGP. En cette année-là, Loris Capirossi remporte la première victoire historique sur le circuit de Catalunya.



Le World Ducati Week, né en 1998, devient l'événement mondial pour tous les passionnés Ducati.



Pour la première fois dans l'histoire du motocyclisme un constructeur italien réalise une vraie réplique d'une moto de course. L'année 2006 voit la naissance de la Desmosedici RR.



2007 est l'année du triomphe au championnat du monde MotoGP. Casey Stoner et Ducati remportent le titre pilotes et le titre constructeurs.



La seconde moitié des années 2000 a été représentée par de nouveaux modèles toujours plus évolués.



Et l'histoire se poursuit...