



Cafe Racer

n° 26
mars - avril, 2007



SIER ROYAL ENFIELD
VERSION DANS
DIVERS DU MONO
PLUS RETRO



ERNALE CR
CREUSE
ARDECHE,
GARS ONT
FROID !

MOTOGP VS F1
DES TRANSFERTS
TECHNOLOGIQUES
PAS SI SIMPLES



R 1080 NEW BLUE

BLEUE SUBLIME

...ute la maestria du préparateur italien
...ns une Ducati de légende

motor
presse

M 04973 - 26 - F : 5,90 € - RD





Une robe superbe, une débauche de matériaux nobles, un moteur qui sent bon la course : la New Blue des ateliers NCR est une bombe. Vedette du dernier salon de Milan, elle est seulement pensée pour l'Amérique.



NCR NEW BLUE

SPORT ULTRA CLASSIC

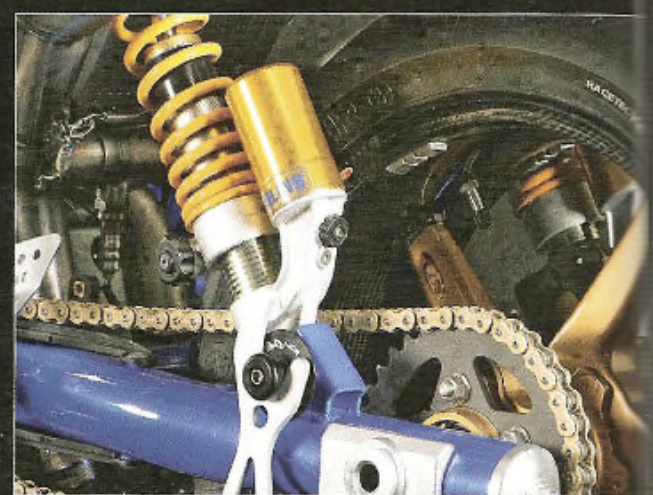
L'artisan NCR aime les motos d'exception : sa dernière création, la New Blue, est une sublimation de la Ducati Sport 1000 S. Mais c'est bien plus encore : un concentré de la technologie Poggipolini, un hommage à la célèbre 750 SS qui gagna à Daytona en 1977.



Les échappements Zard offrent de nouvelles perspectives à la Ducati Sport S



Dans les ateliers NCR, on assemble les motos à la main. Et l'on s'en vante, à juste titre...



Si le bras oscillant est d'origine, il reçoit une paire d'amortisseurs Öhlins. Les roues carbone BST sont peintes façon Campagnolo.

La fourche Öhlins a entièrement été reconstruite. Ainsi, les bas de fourreaux, qui reçoivent le dernier cri des étriers Brembo radiaux, sont faits dans un alu rare. Dix-sept outils sont nécessaires à leur fabrication.





Est-ce parce qu'elle est plus légère de 38 kg par rapport à la base Sport S? La New Blue est en tout cas plus fine et racée.

Les meilleures histoires sont souvent les plus simples. En commentant son essai de la NCR Millona l'été dernier, Cook Neilson s'exclama : « Cette moto est la New Blue ! » L'Américain faisait référence à sa Ducati 750 SS, surnommée Old Blue, avec laquelle il a gagné la course Superbike de Daytona en 1977. Une machine de légende, donc, puisque ce fut le premier grand succès de Ducati en Amérique. Après trois décennies de progrès technique, Neilson retrouva au guidon du racer NCR la légèreté, la puissance, mais surtout la facilité de conduite de son ancienne moto. Pour l'artisan italien comme pour Ducati North America, la conclusion de l'essai fut toute

trouvée : il fallait construire cette New Blue pour célébrer le trentième anniversaire du prestigieux succès. En quelques mois, l'affaire était bouclée : NCR dévoilait la belle sur son stand du salon de Milan, en novembre 2006, avant de partir début 2007 pour une tournée américaine.

MOTEUR FULL NCR

Pour construire sa New Blue, NCR est parti d'une Ducati Sport 1000 S 2007, version carénée, de la gamme Sport Classic : « L'idée était de démarrer d'une moto standard et de produire une série limitée pour la course avec le meilleur de notre technologie, explique Michele Poggipolini,

jeune PDG de NCR. C'est une moto que nous vendons "ready to race", et que nos clients achètent soit pour rouler, soit pour collectionner. » Cinquante exemplaires de la New Blue seront assemblés à la main et offerts contre un chèque de 49 900 \$ (38 500 €) plus taxes. Malheureusement, cette moto est réservée au marché US : il sera toutefois possible de se construire sa machine pièce par pièce en piochant dans le catalogue de l'artisan. Le meilleur de la technologie NCR, c'est avant tout dans le moteur qu'il faut le rechercher. Le préparateur-constructeur est une filiale du groupe Poggipolini, spécialisé dans les matériaux spéciaux pour l'aéronautique et la F1. La New Blue est donc truffée de

SUITE PAGE 33

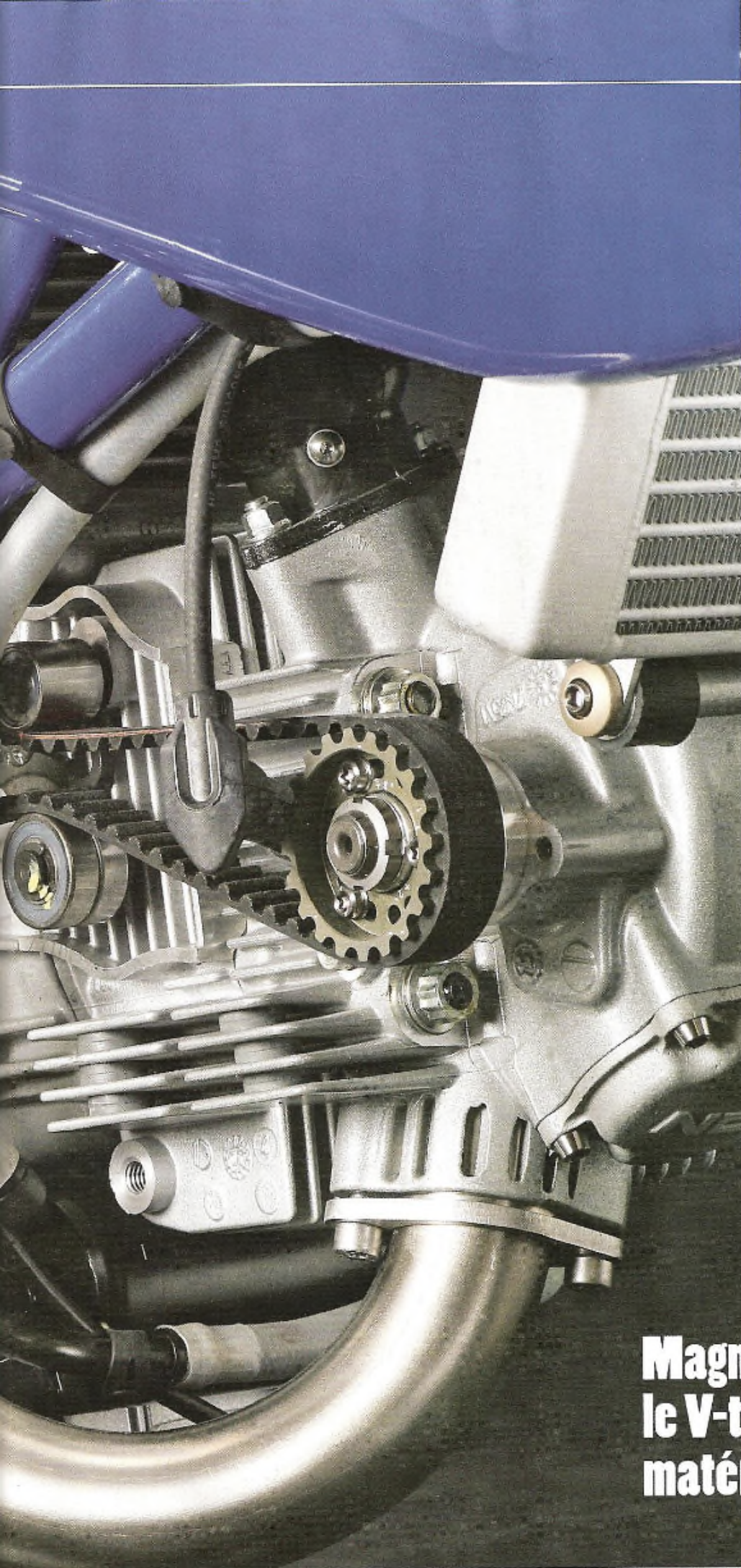
BON ANNIVERSAIRE, NCR!

A quarante ans, NCR est en pleine forme, sa New Blue défaye la chronique tandis que la dernière évolution de la Millona est toujours plus légère et plus puissante! Pas de doute, l'artisan de San Lazzaro renoue avec ses grandes heures. Fondé par Caracchi, Neociti et Rizzi en 1967, NCR s'est immédiatement spécialisée sur les bicylindres Ducati, assemblés à quelques centaines de mètres de son atelier de l'époque, dans l'usine de Borgo-Panigale. Ses premières motos furent des 250 twins affidés pour les pilotes Tarlazzi, Longo et Beronchini. Puis arriva l'époque du Pomponé, le bicylindre desmù à couple conique : les 750 préparés chez NCR ont remporté deux fois les 24 H de Montjuich avant que, jour de gloire, la 900 construite pour Mike Hailwood ne s'impose au TT 1976. Avec le Desmoquattro, NCR a écrit également quelques belles lignes de son palmarès, comme un titre en Mondial Superbike avec Polen (1991) ou quelques victoires avec Liconi (2000). Côté business, NCR a été racheté en 2001 par le groupe Poggipolini, et c'est Michele le fils (photo) qui dirige la boîte. Il a obtenu des autorités italiennes un certificat de constructeur. Aux côtés d'un catalogue de pièces spéciales, NCR développe une gamme de motos d'exception, dont la New Blue est la dernière née.



NCR NEW BLUE





titane, d'ergal et autres aluminiums rares. Du coup, le twin à air n'a plus grand-chose à voir avec le moteur de la 1000 S. Il est poussé à 1100 cm³ grâce au kit "big bore" de NCR, avec ses pistons de 98 mm. Il hérite de carters en magnésium, de bielles et soupapes en titane. Les arbres NCR lui permettent à eux seuls de gagner une dizaine de chevaux. L'allumage est celui que le team NCR utilisait en Superbike il y a quelques années. Le twin est accouplé à un embrayage à glissement progressif développé en collaboration avec APTC (NCR est par ailleurs en train de développer sa propre boîte de vitesses). Toute la visserie moteur est en titane DLC, habituellement réservé à la F1. A l'arrivée, les chiffres donnés par Poggolini sont impressionnants : par rapport au moteur Ducati d'origine, le twin maison perd 11 kilos sur la balance, mais fait un bond spectaculaire en puissance pour passer à 120 chevaux au vilo, soit 107 à la roue arrière. Pas d'inquiétude pour la fiabilité, cependant : sur les Milona de course, ce moteur peut faire une saison complète sans autre entretien que la vidange.

CHÂSSIS AFFÛTÉ

Comme la New Blue doit être distribuée dans le réseau Ducati North America, elle devait rester proche d'une moto de série : les hommes de Poggolini ont donc conservé le cadre treillis en acier de la Sport et sa géométrie alors qu'ils construisent leur propre cadre pour la Millona. Le châssis de la New Blue a toutefois été aiguisé avec les meilleures pièces, comme les suspensions Öhlins, les roues en carbone BST ou les disques Braking pincés par des étriers monoblocs Brembo utilisés en Superbike. Tous ces accessoires portent pour autant la griffe NCR : les roues sont peintes couleur or pour rappeler les Campagnolo d'époque, la fourche Öhlins a été entièrement retravaillée, comme le montrent les bas de fourreaux réalisés en alu spécial, le même alu retenu d'ailleurs pour le té de fourche (que surmonte un tableau de bord AIMMXL habituellement utilisé en Superbike). Là, tout n'est donc que luxe, à l'image des durits en carbone, des guidons en titane et des commandes en ergal.

L'habillage reste bien sûr le tour de force de la New Blue : si le réservoir, le dossier de selle (qui contient désormais la batterie et les boîtiers électroniques) et la bulle sont les éléments d'origine, ils acquièrent une beauté et une finesse inconnues de la 1000 S. La superbe déco hypersoignée (cinq couches de peinture argent, pas moins, sont nécessaires pour l'habillage) y est pour beaucoup. Elle reprend

SUITE PAGE 34

**Magnésium, titane, ergal...
le V-twin NCR aime les
matériaux les plus nobles**



La New Blue célèbre le 30^e anniversaire de la victoire Ducati à Daytona

bien sûr les couleurs de la Old Blue, et son numéro de course sur le flanc de selle et le cache-phare. NCR, qui aime décidément le luxe, a commandé à Schedoni, sellier habituel de Ferrari, cette belle selle en cuir. Mais la grosse différence par rapport au modèle d'origine, c'est surtout ce superbe échappement en titane dessiné par NCR et fabriqué par Zard : grâce à son dessin un poil torturé, ses deux silencieux coniques qui pointent vers le ciel, il offre incontestablement une nouvelle ligne à la moto, plus racing, plus racée aussi.

EXTRA LIGHT

Passée sur la balance, la New Blue n'accuse que 150 kilos, voire 145 avec un habillage carbone; c'est tout de même 38 kilos de moins que la moto de base. La prouesse NCR est réelle : « Nos motos doivent être les plus légères du marché afin d'être aussi rapides que des motos plus puissantes », explique Michele Poggipolini. Il nous tarde donc d'essayer la belle. Mais avant de goûter ses qualités dynamiques, savourons ses qualités statiques : finition parfaite, esthétique remarquable. Les hommes de Ducati n'y sont pas restés insensibles, la maison de Bologne a élevé NCR à la dignité d'accessoiriste officiel. Les produits de San Lazzaro peuvent désormais trouver une place de choix dans les stores officiels, comme l'affirme Poggipolini : « Les possesseurs de Ducati peuvent choisir de s'équiper dans le catalogue Ducati Performance ou dans le catalogue NCR. voire acheter une moto complète NCR... » Pour la New Blue, il faudra traverser l'Atlantique, et fissa ! Les 50 exemplaires partiront comme des cookies. ■



Maison mère de NCR, Poggipolini est spécialisé dans le travail du titane. Il suffit d'admirer ce bouchon de réservoir pour le comprendre...

FICHE TECHNIQUE

Modèle : NCR 1080 New Blue
Base : Ducati Sport 1000 S 2007
Prix : 38500 €
Site : www.ncrfactory.com

MOTEUR

Type : bicylindre Ducati DS 4 temps à refroidissement par air
Cylindrée : 1080 cm³ (98 mm x 71,5 mm)
Distribution : simple arbre entraîné par courroie cranlée, 2 soupapes à commande casinométrique
Puissance maxi : 116 ch à 8450 tr/min
Couple maxi : 10,6 mkg à 7700 tr/min
Alimentation : injection électronique Magneti Marelli, deux injecteurs
Boîte : 6 rapports
Embrayage : multidisque à sec APTC

PARTIE-CYCLE

Cadre : treillis tubulaire en acier Ducati
Angle de chasse : réglable, 23,5° - 24,5°
Suspension AV : fourche inversée Öhlins, Ø 43 mm réglable en compression et détente
Suspension AR : deux amortisseurs Öhlins, réglables en compression, détente et précontrainte
Frein AV : 2 disques Braking, Ø 300 mm, étriers radiaux Brembo 4 pistons
Frein AR : 1 disque Braking, Ø 200 mm, étrier Brembo 2 pistons
Roues : BST Ø 17 pouces

DIMENSIONS

Empattement : 1400 mm
Réservoir : 15 l
Poids à sec : 145 kg



120 chevaux pour 150 kg : la New Blue est prête à courir sur les pistes d'Amérique. Elle reprend le meilleur de l'expérience racing acquise avec la Millona.



LE BON COOKIE

Inspirateur du projet New Blue, Cook Neilson est un personnage haut en couleur de la moto américaine des années 70. Originaire d'une bonne famille de la côte est, il est diplômé de la prestigieuse université de Princeton, bien qu'il en fut exclu un an... pour avoir roulé avec son Sportster Harley dans le campus! A la fin de son cursus, il débute une double carrière de financier à Wall Street et de pilote de dragster, toujours avec le Sportster. Puis il se réorienta totalement : il se lance sur les circuits de vitesse et dans le journalisme moto en prenant la rédaction en chef de Cycle Magazine. En 1979, il s'achète sa première Ducati, une 750 GT, qu'il troque pour une 750 SS l'année suivante : c'est avec cette machine, préparée par son ami Phil Schilling, qu'il roulera pendant des années, au point que la moto acquerra le surnom de Old Blue. En 1976, la fédération américaine crée une catégorie Superbike au sein de laquelle Neilson et sa Ducati se retrouvent confrontés aux BMW R90S de McLaughlin et Pridmore. Lors de la première course, organisée à Daytona, la 750 SS est la plus rapide sur le Speedway, mais Cook se contente de la troisième place. Pendant l'année qui suit, il écume alors les courses de club pour affûter son pilotage et triompher sur l'anneau, malgré l'arrivée massive dans la catégorie Superbike des Kawasaki Z1 préparées chez Yoshimura. Fort de ce succès, Neilson mettra un terme à sa carrière, comme il quittera Cycle Magazine après avoir jeté les fondements du journalisme moto moderne.