

HISTOIRE

Aprilia et Starck voulaient
créer une moto à part.
Trente ans plus tard,
la Motó 6.5 est toujours
un cas unique.





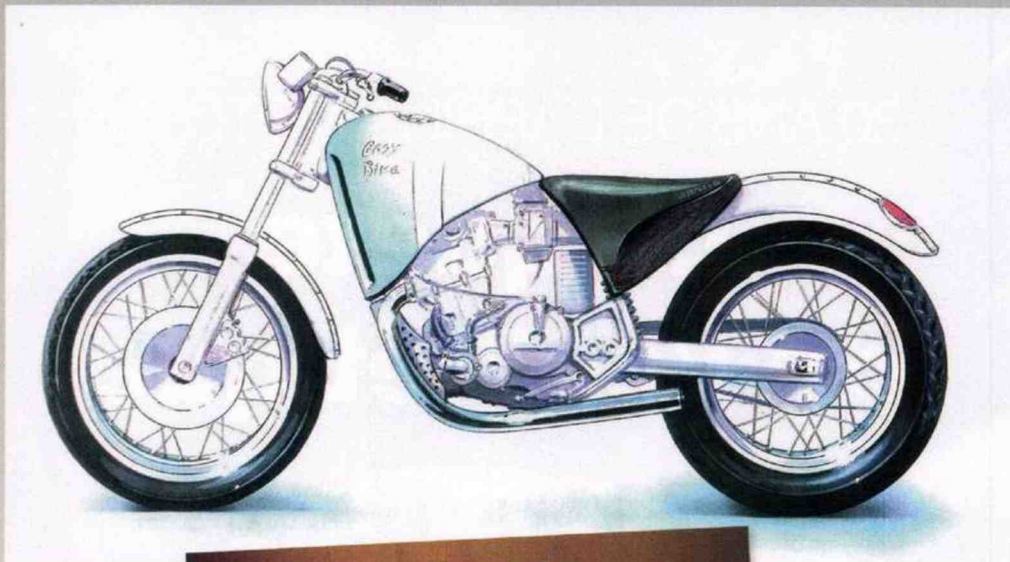
30 ANS DE L'APRILIA MOTÓ 6.5

La quête de l'esthétique

Créer quelque chose pour l'éternité, une icône du design comme la Fiat 500 ou la Vespa... C'est ce qui animait Ivano Beggio, patron d'Aprilia, lorsqu'il a fait appel au designer Philippe Starck. Pari réussi ? L'esthétique de l'Aprilia Motó 6.5 fait toujours causer, 30 ans après sa présentation au Salon de Bologne de 1994 !

PAR KLAUS NENNEWITZ - PHOTOS KN, A. CAPPELLA, G. CUOGO ET DR

HISTOIRE 30 ANS DE L'APRILIA MOTÓ 6.5



Une des esquisses de Philippe Starck.



D'abord étudiée autour d'un moteur Suzuki DR 350, la partie-cycle reçoit rapidement le Rotax 650 de la Pegaso.

Beggio au guidon et Starck en passager : une relation de confiance existait entre le boss d'Aprilia et le designer français.



Ivano Beggio, le patron d'Aprilia, cette jeune entreprise italienne de motos en plein essor installée en Vénétie, avait été mal conseillé à la fin des années 1980. Des financiers lui avaient suggéré de diversifier ses bénéfices en investissant dans des entreprises de meubles, de lunettes de soleil et de vêtements, pourtant étrangères au secteur moto. Grâce à ses géniaux scooters (Amico 50 et 125, puis Scarabeo) qui se vendaient bien sur le marché italien avec un design nouveau et des concepts innovants, Beggio – qui agissait parfois de manière un peu impétueuse – a pu sortir la tête de l'eau juste à temps. À l'époque, il fréquentait des personnes importantes dans les salons VIP et c'est ainsi qu'il a fait la connaissance du célèbre architecte Philippe Starck alors que ce dernier venait de terminer la rénovation des appartements privés du président français François Mitterrand au palais

de l'Élysée. Beggio voyait en Starck une très grande chance de créer quelque chose pour l'éternité, une icône du design, comme la Fiat 500 ou la Vespa.

Le projet Motó

"J'ai rencontré Starck lors d'une exposition de meubles, écrit Ivano Beggio dans sa biographie. Il était très sympathique, débordait d'énergie et m'a transmis sa passion pour la moto. Adolescent, il bricolait comme moi toutes sortes de motos et lorsque je l'ai rencontré, il avait une Bultaco de trial, une vieille Triumph et une Harley dans son garage. Il m'a fait comprendre qu'il aurait aimé collaborer avec Aprilia pour concevoir une nouvelle moto qu'il qualifiait de "spirituelle". En quelques semaines, nous étions parvenus à un accord : la Motó (nom choisi par Starck lui-même) devait être aussi fascinante qu'une Harley-Davidson et son design aussi intemporel que celui

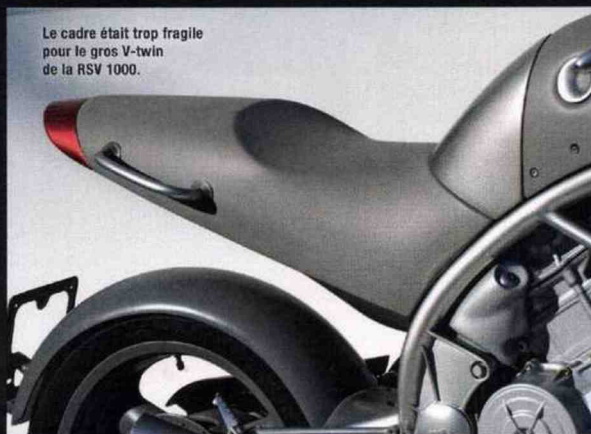


X RAY 1000, LE PROTO UNIQUE

Dans la foulée de la Motó 6.5, il y eut un autre projet avec Philippe Starck : la X Ray 1000 de 1996 avec le moteur bicylindre de 1 000 cm³ qui équipera l'Aprilia RSV 1000 encore en développement. Une étude de design et un prototype fonctionnel furent construits, mais ce dernier rencontrait des difficultés techniques à cause notamment du cadre tubulaire sous-dimensionné (inspiré de celui de la 6.5). De plus, le réservoir d'essence beaucoup trop petit laissait peu de place à la boîte à air nécessaire à la bonne marche du moteur. Pour couronner le tout, les mauvaises nouvelles en provenance du service commercial concernant la 6.5 ont eu raison du projet X Ray qui fut rapidement abandonné.



Derrière le bloc optique/saute-vent, un poste de pilotage assez classique.



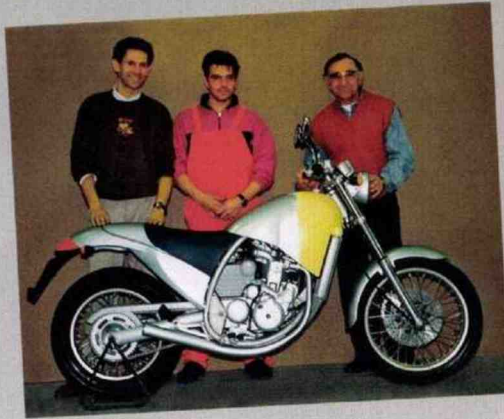
Le cadre était trop fragile pour le gros V-twin de la RSV 1000.



L'échappement : un tromblon par cylindre, de chaque côté.

HISTOIRE 30 ANS DE L'APRILIA MOTÓ 6.5

De g. à d., le team qui bossait sur le projet : Cappella (designer), Tasso (mécano) et Vergani (chef de projet).



Le Lama a lui aussi été dessiné par Philippe Starck.



d'un scooter Aprilia Scarabeo. Au bout d'un mois, il m'a présenté les premières esquisses".

Les premières ébauches montraient quelque chose d'inédit : la machine compacte avait un réservoir en forme d'œuf et des lignes arrondies. Dans la même esthétique, Starck dessina aussi le scooter Lama, totalement novateur. Les éventuelles objections du département de développement sur la faisabilité de la Motó 6.5 ont été balayées par Beggio. Starck avait les mains libres. Aprilia a mis le jeune designer Alberto Cappella

à la disposition du Français. Cappella s'est efforcé, en accord avec le bureau d'études, de transposer les projets de Starck à l'identique.

Le premier modèle a été étudié autour du moteur monocylindre de 350 cm³ de la Suzuki DR, car il devait s'agir d'une machine simple et compacte, destinée à la ville et aux clients sans grande expérience de la moto, attirés par le design exceptionnel. Mais avec le cours du yen, le prix du moteur japonais avait explosé ! On a trouvé un remplaçant chez le fournisseur Rotax

qui équipait déjà la Pegaso avec l'un des monocylindres les plus puissants de la catégorie. Mais ce moteur était beaucoup plus gros et Starck n'était pas prêt à faire des concessions : "Le designer français n'était visiblement pas habitué à trouver des compromis et à se concerter avec le développement lors de réunions, comme c'était le cas dans le travail de développement quotidien. Toute proposition de modification était perçue par Starck comme un blasphème", écrit Beggio.

Starck se rendait souvent au département de design de Noale et,

PHILIPPE STARCK

« Rendre la vie meilleure au plus grand nombre »

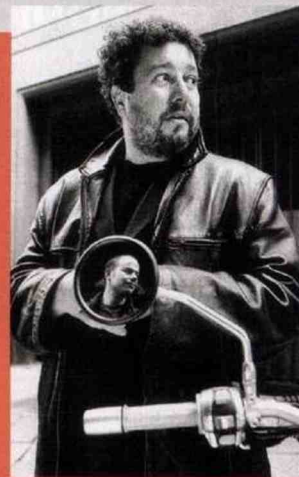
Avec plus de 10 000 projets à son actif, qu'ils concernent des produits de notre quotidien, l'architecture ou l'ingénierie navale ou spatiale, Philippe Starck ne cesse de repousser les limites du design avec une obsession : « Rendre la vie meilleure au plus grand nombre ». Si aujourd'hui la Motó 6.5 est devenue un collector, elle a été très critiquée à sa sortie.

« Je suis d'une génération qui a grandi sur des motos de conception exceptionnellement simple.

Un moteur, des roues, un réservoir, une selle et c'est tout. J'ai développé mon amour pour les motos qui étaient le résultat d'une pensée et d'une intelligence minimalistes. Une vraie moto doit selon moi être comme ça. Lorsque Beggio m'a passé commande de la Motó, nous étions déjà à une époque où le marketing et le merchandising déterminaient les motos du futur : toutes sortes de "fausses machines", de la pure

cosmétique et le résultat du marketing. J'ai profité de la demande de Beggio pour concevoir une moto qui selon moi n'existait plus et nous l'avons bien fait car Aprilia a d'excellents ingénieurs. Le projet n'a pas marché car il ne suivait pas la mode du marketing – j'étais résolument contre. C'est ce que j'avais expliqué à la presse à l'époque et ça n'a pas été particulièrement bien accueilli...

Je respecte les motards, mais une grande partie d'entre eux ne sont pas très ouverts... Il y a finalement eu un intérêt pour la Motó, mais négatif. J'entendais : « C'est une machine pour Mickey, pour les filles ou les homosexuels ». On voit le niveau d'agressivité qu'on peut provoquer lorsqu'on ne rentre pas dans les cases du marketing. Et pourtant, la Motó était révolutionnaire en incarnant la substance simple et l'âme pure de la machine. Mais elle est arrivée



trop tôt. Déjà chez Aprilia, personne à part Beggio ne comprenait vraiment le projet.

La moto qui m'impressionne aujourd'hui ? Je pense que les Husqvarna Svartpilen et Vitpilen sont simples et joliment conçues, peut-être même trop innovantes, comme l'était la 6.5 à l'époque. »



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre Rotax quatre-temps à refroidissement liquide, double ACT et cinq soupapes radiales. Carter sec.

Alésage x course : 100 x 82,7 mm.

Cylindrée exacte : 649 cm³.

Rapport volumétrique : 9 à 1.

Carburateur : Mikuni BST 40 mm à dépression.

Transmission : embrayage multidisque à bain d'huile, boîte de vitesses à cinq rapports.

PARTIE-CYCLE

Cadre : épine dorsale formant réservoir d'huile (2 L), double berceau autour du moteur.

Suspensions : fourche 40 mm, 135 mm de course à l'avant, et mono-amortisseur arrière (deb. 120 mm) sur bras oscillant de section ovale.

Freins : disque avant de 298 mm de diamètre avec étrier double piston. Disque de 220 mm avec étrier simple piston à l'arrière.

Roues : 2,15 x 18 av. et 3,00 x 17 ar.

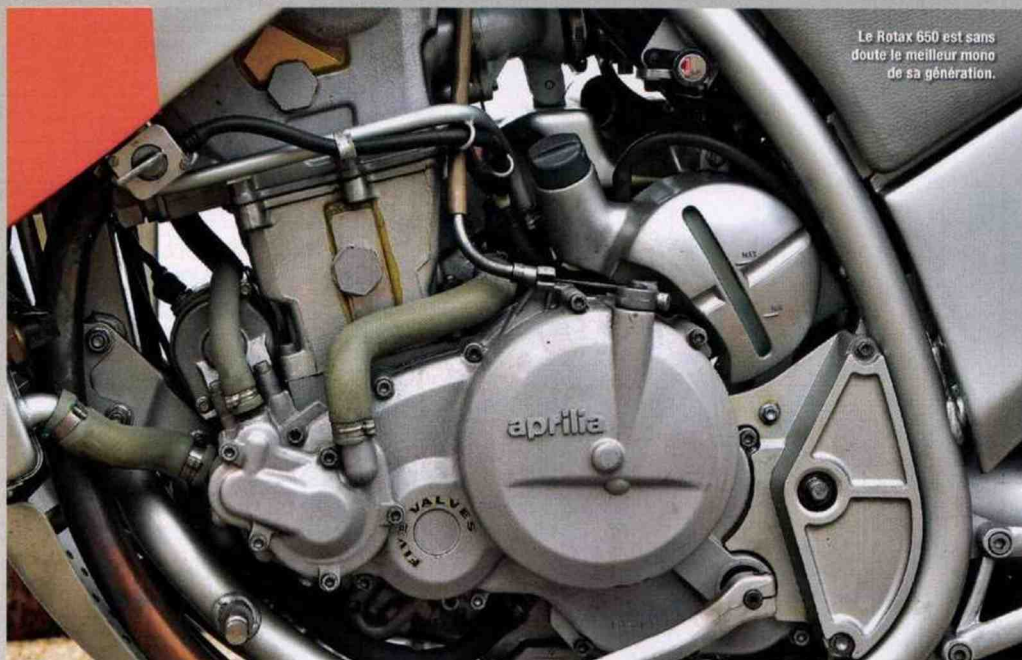
Pneus : 100/90 x 18 av. et 130/90 x 17 ar.

Dimensions : longueur 2,133 m, largeur 80 cm, hauteur de selle 81 cm, 20,4 cm de garde au sol. Empattement 1,46 m.

Poids : 150 kg.

Contenance réservoir : 16 L.

“TOUTE PROPOSITION DE MODIFICATION ÉTAIT PERÇUE PAR STARCK COMME UN BLASPHEME.”



Le Rotax 650 est sans doute le meilleur mono de sa génération.



Le porte-bagages épuré laisse entrevoir la signature du maître.

avec son collaborateur Thierry Gauguin, il se faisait une idée de l'avancement du développement. Cappella raconte qu'il avait passé des heures à observer le modèle sous différents angles, toujours accompagné de délicieuses friandises et de prosecco pour les modélistes.

S'adapter au design

La Motó était complexe et le bureau d'études a dû inventer de nouvelles techniques pour réaliser les formes spéciales : des outils d'estampage spéciaux pour former les tubes de cadre elliptiques et courbés, un énorme système d'échappement en forme de bac de luge directement sous le moteur. En plus d'un radiateur d'eau convexe

et d'un réservoir d'essence en forme d'œuf sans réelle ergonomie de moto, une selle enveloppante avec peu de confort et presque aucun élément de carrosserie. L'ensemble était d'un gris monotone qui désespérait les techniciens à la recherche de tuyaux en caoutchouc et de conduites de frein résistants aux UV. Les mécaniciens du département de développement devaient faire preuve d'une dextérité exceptionnelle pour assembler les prototypes compacts.

Grâce à un grand sens de la diplomatie, Cappella avait réussi à rassembler les compétences et, à l'aide de petits compromis invisibles, à amener la conduite de la "Starck", comme on l'appelait en interne, à un niveau acceptable. Pour ce faire, le processus

L'échappement fait partie du design de la machine.



“**LA MOTÓ ÉTAIT COMPLEXE ET LE BUREAU D'ÉTUDES A DÛ INVENTER DE NOUVELLES TECHNIQUES.**”



Graziano et sa moto de pré-série.

Claudio Pellizzon était chef testeur chez Aprilia.

“0S0000006” MODÈLE DE PRÉ-SÉRIE

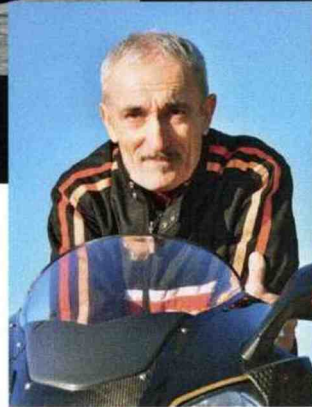


Graziano Cuogo, qui travaille toujours au département développement chez Aprilia, possède la toute première Motó à être homologuée en mai 1995 (numéro de cadre 0S0000006). Elle fait partie de la centaine de premières machines avec un angle de direction encore assez raide et, comme tous les modèles suivants, elle a dû faire face à des problèmes à l'accélération et à un léger guidonage à vitesse élevée. Pour corriger cela, l'angle de direction a été légèrement ouvert dans la série ultérieure et les tubes de fourche ont été déplacés de 12 mm vers le bas avec des bouchons de fourche spécialement tournés et plus longs. Le montage d'un petit pare-brise a permis d'améliorer la stabilité et les problèmes de traction ont pu être maîtrisés grâce à l'utilisation de sacoches de selle avec

une charge d'environ 5 kg chacune. Dans la première série, il y avait encore des problèmes d'autonomie, car le réservoir descendait très bas sous le carburateur, et les premiers robinets d'essence étaient placés relativement haut. Une pompe à essence à vide montée ultérieurement et deux robinets d'essence reliés entre eux ont remédié au problème.

Les pneus Dunlop d'origine étaient dotés d'un mélange de gomme tendre pour les courses, mais leur faible kilométrage a suscité un grand étonnement lors du passage à la concurrence. Grâce aux progrès réalisés dans le développement des pneus au cours des 30 dernières années, on obtient aujourd'hui une tenue de route acceptable avec les Continental ContiGO par exemple. Le chef testeur Claudio "Caio" Pellizzon, né en 1953, était souvent impitoyablement direct dans ses jugements, on entendait les insultes fuser en dialecte vénitien lorsque ça n'allait pas. Il explique le projet 6.5 avec le recul des ans :

« *Beggio voleva assolutamente una machine dessinée par Philippe Starck, mais avec les contraintes de*



conception, il était impossible d'obtenir un comportement équilibré : la position du lourd système d'échappement, l'emplacement du moteur... Starck n'était pas prêt à faire des compromis. Nous avons fait des essais avec un système d'échappement traditionnel et des silencieux à l'arrière en haut. Le poids déplacé amortissait les vibrations propres à des vitesses élevées et, grâce à la répartition dynamique de la charge sur les roues, apportait du poids et de la pression sur la roue arrière lors de l'accélération. Nous avons ensuite secrètement ouvert l'angle de la tête de direction d'environ 1 degré peu après le début de la production, en combinaison avec les pneus Dunlop souples, nous avons ainsi pu obtenir un assez bon compromis ».

HISTOIRE 30 ANS DE L'APRILIA MOTÓ 6.5

aprilia

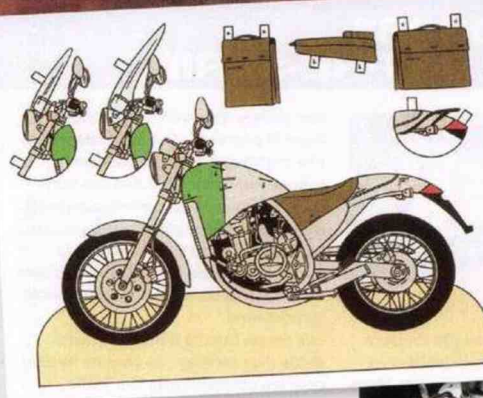


L'auteur de l'article devant l'usine Aprilia. En l'estant l'arrière, les sacoches accessoires aidaient à limiter les guidonnages de cette version de pré-série.

de développement normal d'environ deux ans a même été raccourci de six mois afin de présenter la machine au Salon de la moto de Bologne fin 1994 : « Starck s'était également engagé de manière exceptionnelle dans la présentation de la moto à Bologne, poursuit Beggio, en imaginant un dévoilement derrière une série de tissus concentriques. Il avait aussi créé un livre avec des personnalités célèbres comme Peter Gabriel, Lucio Dalla, Bigas Luna et d'autres vedettes du spectacle qui ont posé avec la Motó. Dans les premiers jours qui ont suivi la présentation, nous étions submergés par les commandes du monde entier et convaincus que nous avions créé une icône intemporelle du design. Mais après que tous les architectes, designers, entrepreneurs et avocats eurent commandé la machine, le boom s'est calmé à notre grande surprise. Le motard "normal" ne pouvait pas s'accommoder de ce design arrondi et sophistiqué et préférait la Ducati Monster grossière et musclée de Miguel Galluzzi ».

Collector-né

La Motó fut un échec. La production fut arrêtée après environ deux ans et quelque 6 200 machines sorties des



Dans le kit presse d'époque, une fiche à découper pour "habiller" la moto de ses accessoires.

Parmi les "people" mis en scène dans la campagne de promotion en 1995, Jean-Louis Aubert !

chaînes. Beggio s'était consolé au fil des années en se faisant apprécier comme une icône du design, puisque consacré dans l'exposition mondiale *The Art of the motorcycle* au Guggenheim Museum. Entretemps, un culte s'était développé en Italie autour de l'Aprilia 6.5.

La Motó 6.5 était cependant le projet préféré d'Ivano Beggio et a fait une fois de plus une grande apparition... Le cercueil du visionnaire décédé de manière inattendue a été escorté par une trentaine de machines sur son dernier chemin à travers sa ville natale de Noale, le 16 mars 2018, comme l'avait souhaité l'ancien patron d'Aprilia dans sa biographie peu avant sa mort. ■

