



STEFFANO MOTORS CAFE9

LE "NER" DE LA GUERRE

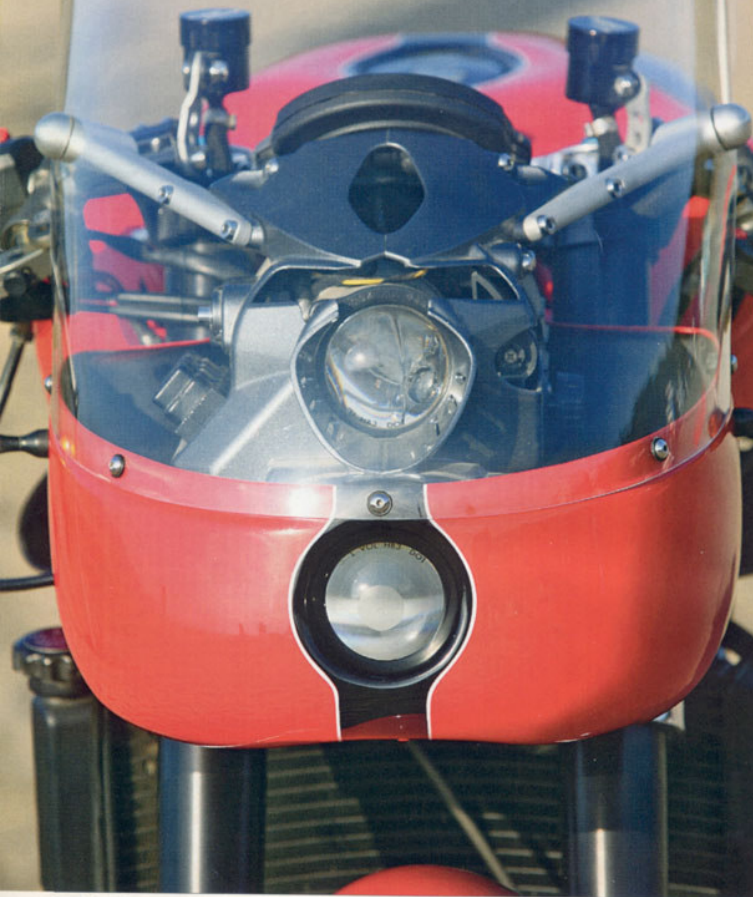
De sa Ducati 999, Robert Steffano a imaginé une moto unique, la Cafe9. Développée avec le collectif ACME Rocket Bike, cette bête détonne, quel que soit l'angle sous lequel on la détaille. Cafe9 ne revendique pas une beauté classique, plutôt une originalité soignée à l'image de son échappement NER.

Comment dit-il déjà ? « C'est un roc ! C'est un pic ! C'est un cap ! Que dis-je, c'est un cap ? C'est une péninsule ! » Cyrano serait confronté à la Cafe9, il lui trouverait un air de famille ! Pas dans la bulle de carénage, sorte d'extrapolation bulbo-contemporaine d'un tête de fourche façon Velocette Thruxton, non, mais évidemment dans cet échappement tout alu qui sait à lui seul caractériser la Cafe9. Cette libre interprétation d'un café racer sur base 999, selon le propre qualificatif de Robert Steffano, pourrait en effet se résumer à cette excoissance d'aluminium, sorte de silencieux expansé qui jaillit brutalement de la selle. Original, l'échappement l'est absolument. Il n'est pas pour autant original pour être original : il est au contraire très sérieux et porte le nom de NER pour Native Exhaust Resonator. Robert Steffano, qui est ingénieur de formation, l'a développé en s'inspirant des principes du scientifique, et notamment acousticien, prussien du XIX^e siècle, Herman Ludwig von Helmholtz : en passant dans une succession de DUCATI PAGE 71

Sur les hauteurs de Frisco, Robert Steffano nous présente son œuvre, une Ducati 999 mutante.

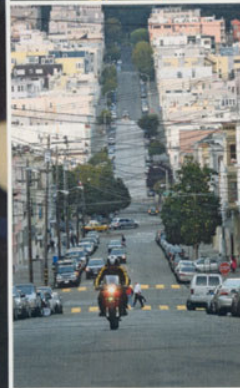


Le but de la Cafe9 ?
Donner aux feux de la 999
leurs lettres de noblesse



Les commandes reculées sont des CRG, autre boîte nord-californienne.

Cycle Cat, spécialiste de la belle pièce alu ou titane, a fourni les protège-courroies de distribution.



Steffano vit à la campagne mais a un penchant certain pour San Francisco.



Difficile de retracer toutes les véritables influences de la Cafe9 ! Mais châssis et moteur ne trompent pas, c'est bien une Ducati, de la meilleure espèce.

ACME ROCKET BIKE, ASSOCIATION DE BIENFAISEURS

Bike, c'est la moto. Évidemment. Et Rocket la fusée. Mais ACME ? Vous avez déjà vu ce nom dans les dessins animés - quand Wile le Coyote acquiert de la poudre, de la dynamite ou des munitions pour éliminer Bip-Bop, ses achats sont toujours siglés ACME, qui signifie "top-quality". ARB, ce sont donc des motos-fusées de la meilleure qualité ! Et pour cause, Robert Steffano s'entoure depuis quinze ans des meilleurs artisans de la Californie du nord pour développer ses motos.

Au premier rang de ces collaborateurs se trouve Evan Wilcox, que vous avez rencontré dans le dernier CR. Evan a, évidemment, fabriqué cet incroyable échappement tout alu. Mais avec ses feuilles d'aluminium, il construit également les prototypes qui servent ensuite de moule à James Porreco, spécialiste des matériaux composites chez Finish Line à



Benicia. Le réservoir a ainsi été conçu en alu avant d'être réalisé en carbone. Last but not least, Steffano fait enfin appel à Sandy Kosman, de la société Kosman Specialties, plutôt réputé pour ses châssis dans les milieux choppers, mais qui usine ici toutes les pièces spéciales en alu, comme les ventilos du radiateur ou le té supérieur, pour autant proche de l'origine.

D'ARB, on avait eu connaissance dans le passé d'alu-cinantes Yamaha R1 Ducati 916, et Velocette. Aujourd'hui, Steffano cherche à produire une série limitée de Cafe9, à un prix costaud, évidemment. Mais il songe également à sa prochaine pièce, qu'il nommera Cafe10, sur une base de 1098. On se reverra donc, du côté de Garberville, cette fois-ci.

pressions et de vides internes à cette caisse de résonance en alu, le son du moteur s'étend de lui-même. Pas complètement, non : le V-twin Ducati conserve son souffle puissant et grave, mais celui-ci demeure dans des limites très acceptables en ville... surtout lorsque cette ville est américaine et laisse en la matière une certaine liberté à l'amateur de belles mécaniques. Cet échappement baroque est en tout cas autrement plus travaillé que la boîte de conserve originelle sortie du cerveau fertile de Pierre Terblanche, le designer ducatiériste officiel de l'époque. Il a été développé sur une idée originale de Steffano, donc, mais avec l'aide de notre ami Evan Wilcox (cf. CR 30), à la baguette de soudeur. L'artiste a martelé, soudé et poli un paquet de feuilles d'aluminium avant de parvenir au résultat final qu'il a, depuis, reproduit en quatre exemplaires, comme autant de phases de développement du concept NER.

DESSINÉ APRÈS COUP

Lorsque les deux hommes auront trouvé les bons "emplacements" internes pour parvenir aux meilleurs accords, la pièce définitive devrait alors être produite en carbone. A coup sûr devrait-elle faire son apparition sur les prochaines productions de Steffano Motors. Wilcox ne s'est pas pour autant contenté de suer sur l'échappement : il a également réalisé en alu le prototype de l'habillage, à savoir la bulle et le réservoir. Les dessins originaux étaient signés Steffano, lequel a produit une série

OUTRE PAGE 72



Devant le Golden Gate Bridge, la Superbike Ducati dévoile ses entrailles. La finition est soignée avec une très belle peinture de cadre et de moteur.



LE TOUCHE-A-TOUT STEFFANO

Robert Steffano est un homme occupé. On se proposait d'aller le visiter à Garberville, où il nous promettait une virée TT dans son vaste domaine où poussent les séquoias, il a finalement préféré une rencontre dominicale à San Francisco où il devait se rendre pour affaires. Steffano assure en effet l'essentiel de ses revenus dans l'immobilier, la construction de motos tenant avant tout du hobby. Mais un hobby qui le dévore comme une passion. Depuis près de trente ans qu'il roule à moto (l'homme en a aujourd'hui 44), il se souvient d'avoir toujours préparé ses machines, depuis ses Benelli et BMW adolescentes. Ingénieur diplômé de l'université d'Arizona, il a, entre autres, travaillé dans l'aéronautique avant de choisir de se retirer en Californie du nord, où il a ouvert son magasin de motos, Steffano Motors. Il y faisait de tout, de l'entretien à la restauration d'anciennes, avant de choisir de baisser définitivement le rideau de l'atelier pour se concentrer sur ses propres projets. Café9 est donc celui qui l'occupe pour l'heure.



Cet appendice d'aluminium se nomme NER. Ce système d'échappement joue sur les résonances internes pour étouffer le bruit. Une drôle de pièce, mais une belle pièce.

Si Steffano Motors développe moult motos, le penchant est clair pour Ducati. Un gage de performance au royaume de l'originalité

de croquis à moitié à la main, à moitié par ordinateur. L'homme n'a pas voulu dévoiler ses esquisses, il s'est juste contenté de les commenter : « Je pensais depuis longtemps à cet échappement, et je voulais construire quelque chose autour de son design qui fasse également évoluer le style café racer. Pour autant, j'aime la tradition, elle est importante en moto. » Ces références historiques, Robert les puise donc dans les classiques, qu'il détourne ensuite à sa façon : on a parlé de la bulle de carénage, on note aussi le réservoir qui peut évoquer le réservoir-banane d'une Egli Vincent. Robert a

donc envoyé à Evan ses dessins, accompagnés de sa 999 délestée de son carénage. De l'atelier d'Ukiah est sorti un premier habillage alu.

READY-MADE

Puis - méthode de travail toujours plus originale - Steffano a envoyé sa première œuvre au fameux designer John Keogh, lequel lui a donné ses lignes définitives. « C'est la première fois que Keogh dessinait une moto qui existait déjà », s'amuse encore Robert. L'habillage définitif a alors été fabriqué en fibre de carbone.

Le concept de base de Robert Steffano étant le prêt à l'emploi, cet habillage développé pour la Café9 se glisse aisément sur une 999 standard nue. Ainsi la selle, que Robert a voulue bien large et accueillante, en hommage aux selles de cow-boys, sur le bâti arrière original. Ainsi le réservoir, surtout, qui n'est finalement qu'une enveloppe qui vient coiffer le bidon existant. Au fait, pourquoi avoir voulu travailler sur la 999, si décriée ? « Parce que j'aime cette moto, avoue Robert, et notamment ses deux phares ronds superposés autour desquels je voulais trouver quelque chose de nouveau. »

Un autre atout pour partir d'une 999 standard est de laisser la possibilité aux éventuels clients de continuer à visiter leur concessionnaire Ducati pour l'entretien courant de la bête. Le dernier avantage, enfin, c'est que la superbe bike Ducati reste une moto super performante, fut-elle esthétiquement sujette à débat. Et la performance, Steffano aime. Il a ainsi puisé dans le catalogue Ducati Performance quelques bonnes pièces pour booster le V-twin Testastretta, lequel revendique désormais 150 chevaux. Il l'a également peaufiné esthétiquement avec quelques jolies pièces

trouvées chez l'accessoiriste Cycle Cat, comme le plateau d'embrayage, le couvre-pompe à eau ou les cache-courroies de distribution. Il a aussi maillé le moteur avec une peinture époxy noir brillant, qui fait la paire avec la peinture soyeuse rouge du cadre.

DÉTECTEUR DE RADARS

Le treillis tubulaire est évidemment standard. Le châssis s'enrichit toutefois de luxueux périphériques, comme les suspensions Ohlins, les disques en acier Braketech Axis, les étriers

Brembo radiaux ou les roues PVM à 20 rayons. Du beau matos qui participe à l'allègement général de la moto, revendiquant 170 kg. La Café9 jouit donc d'un rapport poids-puissance plus que sympathique qui a permis à Robert Steffano de la jouer Bullit dans les rues de San Francisco. Les nombreux touristes apprécieraient. Mais pour ne pas que les forces de l'ordre aient à leur tour l'idée d'apprécier de plus près l'outil, Steffano a choisi d'intégrer un système de détection de radars dans son tableau de bord. En Amérique plus qu'ailleurs, les amateurs de sensations se doivent d'être ingénieux. ■