



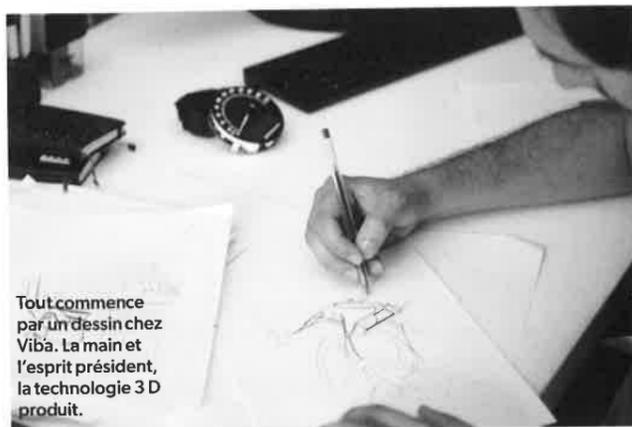
Cette vue de gauche met en valeur une face avant redessinée et un train arrière très impressionnant avec son monobras, sa jante rayonnée à pneu large et sa sortie d'échappement au ras de la roue...

MOTO  
BMW R NINE T CARA BY VIBA

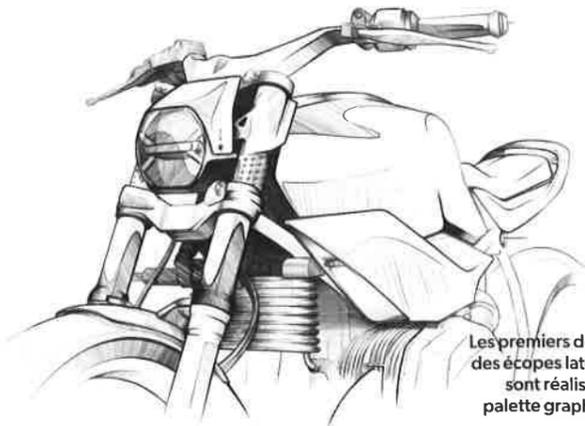
# Bonne impression

Les pièces imaginées pour cette Nine T par Yann Bakonyi ont été imprimées en 3 D par ERPO Group, partenaire du projet. Une technologie que le créateur de Viba commence à bien maîtriser, au point de construire des éléments fondamentaux grâce à cette technique...

texte Philippe Carville - photos Thomas Cortesi



Tout commence par un dessin chez Viba. La main et l'esprit président, la technologie 3D produit.



Les premiers dessins des écopés latérales sont réalisés à la palette graphique.



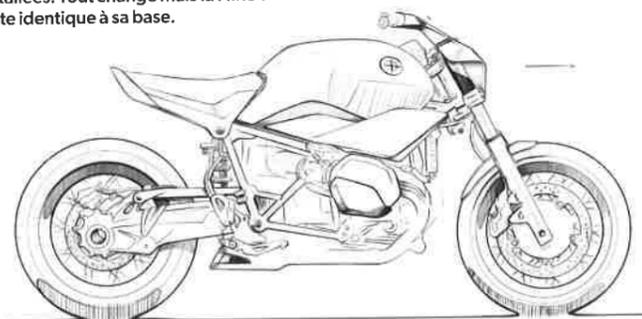
Yann passe des heures à son écran lors des phases de modélisation. De nombreuses étapes sont indispensables avant le résultat final.



Côté prise d'air, tout a été revu et le conduit d'origine remplacé par une nouvelle pièce imprimée en 3D pour laisser place à l'écope de Viba.

Après une très belle trilogie, Lara, Qora et Jane, sur de multiples variations stylistiques, Viba présente, en exclusivité dans nos pages, cette CARA, imaginée sur base BMW R Nine T Pure. Viba, c'est le studio de design de Yann Bakonyi, un designer que vous avez déjà apprécié. Il précise à propos de la dernière née de ses motos : « Nous choisissons toujours des prénoms féminins pour nos concepts. CARA, c'est pour rendre hommage à Cara Delevingne, mannequin international, égérie de Burberry's et actrice notamment dans le "Valérian" de Besson. C'est un clin d'œil à sa beauté sombre mais cela correspond aussi à nos sources d'inspiration que l'on retrouve dans notre réalisation. » Celle que vous avez sous les yeux d'ailleurs. Une superbe BMW Nine T revue à la sauce Viba (Yann et Luis, son alter ego). Ce qui est intéressant avec le travail de

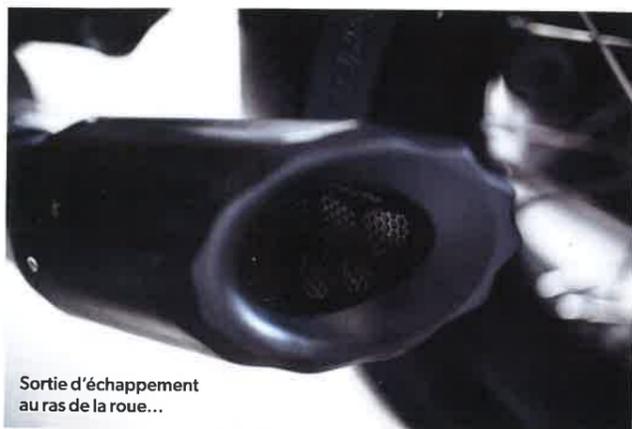
Ce croquis du profil droit correspond à la moto d'origine, avec les pièces de Viba installées. Tout change mais la Nine T reste identique à sa base.



Yann, c'est qu'il parcourt systématiquement et avec grand soin toutes les étapes de la conception en volume pour une moto. Ainsi de ses superbes rouhs tracés au stylo à bille ou à la tablette graphique naissent des idées, de futures pièces. Très vite, on remarque que la carrosserie est conçue autour de l'idée des ailerons, comme ceux qui sont apparus sur les motos de Grand Prix ces dernières années. Mais sans vouloir singer les usines, Yann s'est attaché à rendre cette pièce latérale utile à différents égards, celui notamment de relier visuellement le réservoir au moteur et à l'habillage des cylindres. Vus depuis l'arrière, ces deux flancs sculptés semblent vouloir plaquer la machine au sol en s'aidant de cet appendice aérodynamique. Bon, la machine est noire, comme si ce coloris était définitivement lié à la marque allemande, avec juste une hélice qui vrille de blanc l'azur. Mais là, l'hélice est noire, comme pour créer le jouet absolu des noctambules et des insomniaques. Et tout ici concourt à ruiner vos nuits, si tant est que vous soyez de cette tendance ultime qui ne veut pour destrier, qu'un siège, un guidon, un très gros moteur boxer de 1200 cc et une partie cycle au top pour emmener le tout. La Pure de la gamme Nine T, un modèle moins "upgradé" que la R avec fourche UPSD, sert de base. L'idée de départ pourrait se résumer à une stricte conservation des éléments fondateurs d'une moto-cyclette à savoir le moteur, le cadre, ses roues et leur freinage... bref ce qui va bien de toute façon sur cette série. Le réservoir deviendra donc le point d'appui pour ce design épuré au maximum. Solo only et de la plus belle manière qui soit avec cette assise très "aérienne". Suspendue au-dessus du gros pneu

La CARA, sous ses nouveaux atours noirs et ses lignes dépouillées, exprime une belle agressivité doublée d'un caractère essentiel.





Sortie d'échappement au ras de la roue...



Cette vue plongeante valorise l'esthétique envoûtante de cette Nine T. Quel poste de pilotage !

La selle dossier en deux parties est elle aussi issue d'une impression 3 D. Moule 3 D pour l'assise en silicone, polyamide pour le support et boucle arrière de soutien, en acier.

arrière dénué de protection et sublimement révélée par le monobras oscillant, cette selle est supportée par un module imprimé en 3 D. Yann précise : « La forme de la selle a été sculptée à la clay (ndr : argile synthétique des designers qui cherchent la forme et le volume à la main et à l'œil), ensuite scannée puis le moule a été imprimé en 3 D afin de tirer une pièce en silicone. C'est une technique que nous avons intégrée à nos conceptions et à nos productions. » Yann il y a deux ans, ou trois peut-être, nous parlait déjà des applications qu'il avait trouvées aux imprimantes 3 D dans son travail de conception. Là il nous dit : « Pour les écopes latérales, nous sommes partis du dessin, et nous avons modélisé la pièce. Ensuite une imprimante 3 D de bonne taille - la pièce est grande - nous a permis de réaliser la première paire d'écopes du design. Mais il n'y a pas que ces pièces... » En effet, le garde-boue avant, l'habillage du phare façon street racer, le dossier de selle sont issus du patient travail des imprimantes actuelles. A ce propos, Yann satisfait notre curiosité en nous disant : « Une pièce comme le guidon, ce n'est pas un habillage mais bien une pièce unique qui est imprimée en aluminium. Nous travaillons avec des poudres et des lasers et les pièces sont d'une robustesse prouvée. Pour ce guidon, la seule solution dont nous disposions était l'impression 3 D. Nous travaillons avec ERPRO Group sur ces technologies. Nous savions que ça

tenait la route pour une pièce aussi primordiale. » Ailleurs, en FI, en customisation ou dans bien d'autres domaines, l'aviation notamment, l'impression 3 D prend souvent le pas pour le prototypage et la réalisation de certaines pièces. Yann nous explique : « On peut tout faire ou presque dans des matériaux spécifiques que nous faisons évoluer au niveau de la finition. On peut même travailler des matériaux aussi rares que le titane. Le plus souvent, des plastiques polyamides renforcés sont utilisés, mais les fonctions mécaniques obligent à utiliser des métaux pour l'impression. L'échappement est imprimé en Inconel mais il y a du carbone, de l'aluminium, de l'acier. On a d'innombrables possibilités. L'impression 3 D commence à faire ses preuves. La demande existe, les applications aussi... on dispose au final de quoi reproduire ou créer... » A l'infini ? Réponse : « Non. Chaque modèle de chez Viba est limité à 23 exemplaires, c'est comme ça. En plus, sur chacune des motos que nous avons imaginées, différentes options restent possibles. Nous nous situons dans une sphère un peu exclusive liée à l'exigence des clients à laquelle nous répondons par la qualité et l'originalité que nous proposons. Nos motos sont rares mais restent des machines à sensation, des choses vivantes. » Si, comme le recherche Yann, les technologies de notre "futur présent" tout proche ne changent rien à nos motivations motocyclistes primaires, pourquoi pas la 3 D finalement...

Grâce à la technologie des imprimantes 3 D bien maîtrisée, Viba sait produire une moto de A à Z...

# BIENTÔT CHEZ CO2 MOTO.



BMW Motorrad



CO2 Moto Coignièrès  
18, route Nationale 10  
78310 Coignièrès  
Tél. 01 30 05 12 05  
contact@co2.net.bmw.fr

CO2 Moto Vélizy  
71, avenue de l'Europe  
78140 Vélizy-Villacoublay  
Tél. 01 30 67 66 40  
contact@co2.net.bmw.fr

CO2 Moto Boulogne  
107 bis, route de la Reine  
92100 Boulogne-Billancourt  
Tél. 01 46 03 01 26  
contact@co2.net.bmw.fr