

Economie - Audi rachète Ducati

Alors que nos confrères motards de AcidMoto.ch l'ont laissé entendre mardi soir, Audi a confirmé en fin de semaine le rachat de la marque de motos Ducati.



Après Lamborghini et Italdesign, Volkswagen, via sa filiale Audi, plante son troisième drapeau en Italie en s'emparant de Ducati pour un montant de 760 millions d'euros, auxquels s'ajoute 180 millions de dette. Pas bon marché pour une entreprise qui a généré l'an dernier un chiffre d'affaire de 480 millions d'euros et un bénéfice de 94 millions.

C'est encore une fois Ferdinand Piëch qui se cache derrière cette transaction. Après une première tentative infructueuse en 1984, le descendant de Ferdinand Porsche, par ailleurs passionné de Ducati, réussit donc à adjoindre à "son" groupe un fabricant de motos. Plutôt sympa comme "cadeau" le jour de ses 75 ans !

Redoutable homme d'affaires, Piëch est celui grâce à qui Audi est devenu l'équivalent de Mercedes-Benz et BMW. Mais c'est aussi un ingénieur de génie à qui l'on doit entre autres la fabuleuse Porsche 917 ou le système Quattro. Peut-être s'est-il rappelé que dans les années cinquante, NSU, marque disparue de nos jours mais qui donna naissance dans les années septante à ce qu'est Audi aujourd'hui, était le premier fabricant de motocycles au monde, battu de nombreux records et créa également le premier deux-roues capable de dépasser le cap des 200 miles/heure.

Pourrait-on dès lors qualifier la reprise de Ducati comme un achat-passion ? Oui, pour les raisons invoquées plus haut, mais pas seulement. Il y a un enjeu à la fois industriel et commercial : Ducati a développé et surtout industrialisé la distribution desmodromique sur ses moteurs. C'est sa marque de fabrique. Pour faire court, la distribution desmodromique n'utilise pas de ressorts pour la

fermeture des soupapes, mais un système mécanique complexe de culbuteurs. Habituellement, dans un moteur conventionnel, l'énergie transmise par le culbuteur pour ouvrir la soupape n'est pas totalement récupérée par le ressort afin de fermer ladite soupape. S'en suit donc une perte de rendement, donc une source de consommation "excessive" qu'il est possible d'optimiser, surtout dans les hauts régimes.

A l'heure où la chasse au moindre décilitre de carburant consommé est ouverte, il serait imaginable de transposer ce procédé sur les motorisations de voitures, ce d'autant qu'avec le downsizing, certains moteurs auto ne sont pas beaucoup plus gros ceux des motos.

Enfin, au niveau commercial, l'acquisition de Ducati permettrait à Audi de venir encore plus empiéter sur les plate-bandes bavaroises de BMW...

Affaire à suivre ! Mais une chose est désormais certaine, Ducati mettra fin à sa collaboration avec... AMG !



