

VOTEZ!
LE PILOTE ET LA MOTO DE L'ANNÉE

MOTO

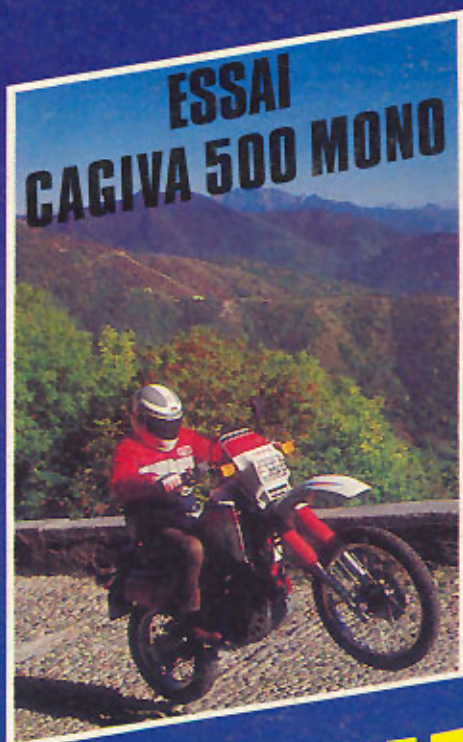
JOURNAL

12F
N°771

EXCLUSIF

KAWA SORT
LA PLUS GROSSE
MOTO DU MONDE

ESSAI
CAGIVA 500 MONO



COMPARATIF

BIMOTA DB1, DUCATI F1, DUCATI PASO

L'ITALIE CONTRE-ATTAQUE

SURPRISE: LA DUCATI PASO MENACE LES JAPONAISES!



SOMMAIRE



TOUS LES JEUDIS
N° 771 - 13 NOVEMBRE 1986



*La Suzuki 1400 déjà détrônée ! Voici
(provisoirement ?) le plus gros twin du Monde !
(p. 25).*



*Un seul moteur (le 750 Pantah) décliné de trois
manières différentes. Grand vainqueur ? L'Italie
(p. 28).*

10 EN BREF...

Honda et les Grand Prix - Le nouveau Bugatti - Rallye de Tunisie - Trophée Aprilia - Essai Produit - Nouvelles de la vitesse, etc.

20 LES ELECTIONS DE L'ANNEE

Votez par carte postale, avant le 1^{er} décembre, pour le pilote et la moto de l'année.

25 KAWASAKI 1500

Mais jusqu'où s'arrêteront-ils ?

26 COMPARATIF ITALIENNES

Cagiva Paso, Ducati F1, Bimota DB 1, trois reines italiennes sur base 750 Pantah.

38 PRESENTATION YAMAHA 535

Encore un chop' façon Harley !

40 DEFI MOTO FR3 - MOTO JOURNAL

Tous à Pau ou devant vos écrans dimanche à 15 heures.

42 CONTACT CAGIVA T4

Un 500 mono trail italien tout à fait dans le coup.

47 DERNIERE HEURE T.T.

L'usine Maico arrête, pas l'importateur.

48 PORTRAIT PILOTE

« Poup - poum » Pidoux, le pilote qui fait vibrer les foules.

50 CHAMPIONNAT DE FRANCE TRIKES 87

La cohabitation Quads - ATV en question.

52 SUPER-POIREAU CONTRE SUPER-MOTARD

Un super-héros MJ à Ledenon.

56 ELF CHASSE LES RECORDS

Dans les traces de Coluche, Elf est retourné à Nardo. Avec succès.

VOS RUBRIQUES

- 5 Poignée dans le coin, par Bubus.
- 6 Courrier des lecteurs.
- 8 La carte postale de Fred.
- 60 Petites annonces, par Olivia.
- 64 Magic Puces, par Olivia.
- 66 On va courir.

750 ITALIENNES



LES DEUX PATTES

DUCATI PASO, BIMOTA DB1, DUCATI F1

Trois variations sur un thème commun et, au bout du compte, trois motos assez différentes ; trois machines qui ont leur raison d'être, trois exemples d'une industrie italienne plus vivante que jamais. Une routière, une sportive, une marginale : sachez reconnaître la vôtre.

Christian Delahaye, photos Christian Lacombe -

Un comparatif assez exceptionnel. Vingt-cinq briques de matos, et quel matos ! Du beau linge chers lecteurs, exclusivement. Je dois dire qu'on l'attendait ferme ce comparatif. Depuis la présentation de la Paso exactement (les autres étaient déjà connues, mais pas essayées pour autant), l'idée germait dans notre tête. Et quand en mai dernier (M.J. 752) ce veinard de Momo est allé essayer la F1, la 750 Montjuich et la Paso — et puis quoi encore ? — à Misano, à voir sa mine réjouie au retour, ça voulait dire qu'il fallait faire un saut dare-dare de l'autre côté des Alpes.

L'Italie... — avec un trémolo dans la voix — encore un pays où on vous sert du vrai café, et en ce qui nous concerne où on sait faire des motos. Des vraies motos ? Ne dit-on pas parfois que le V-Twin est un vrai moteur de moto ? Fallait vérifier.

Au jour d'aujourd'hui, il y en a toujours qui se demandent comment on peut encore acheter une italienne. Il est juste que ce genre d'idée toute faite met autant de temps à disparaître, qu'aura mis la production italienne pour évoluer. Justement, pourquoi ne pas profiter du réveil des Ritals pour réviser ses préjugés ?

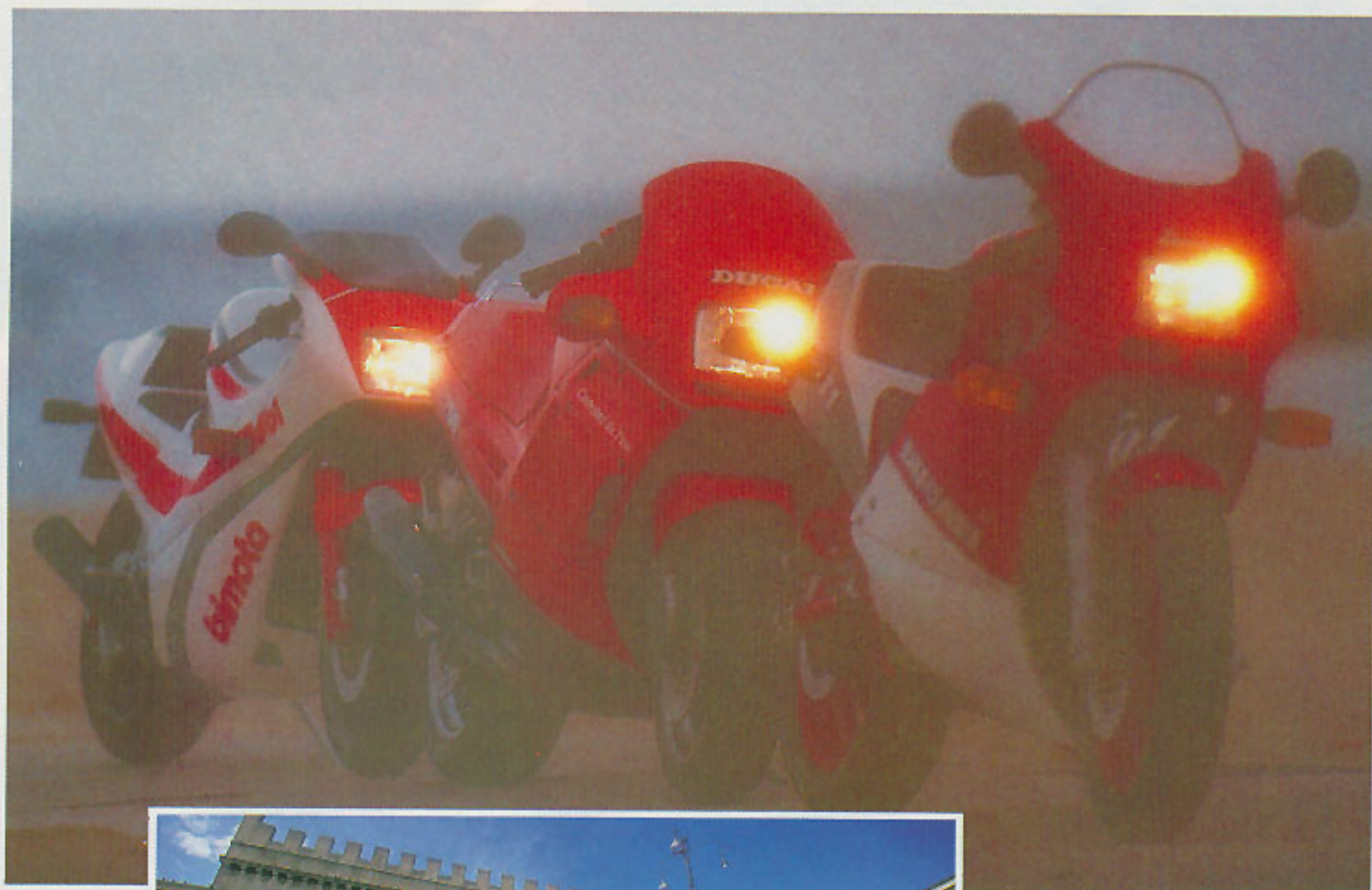
La toute nouvelle Paso 750 ne mérite-t-elle pas un autre regard ? Ce sera, c'est certain, une ambassadrice qui aura la lourde responsabilité de prouver à l'étranger que les Italiens savent aussi mettre de l'eau — ou du glycol, pour être plus compétitif sur le marché — dans leur vin.

A moins que ce ne soit le contraire : prendre un moteur dont la conception remonte à huit ans et réussir à l'imposer encore sous une autre robe, ça aussi c'est un tour de force.

Bref, il semble que l'Italie ait prit conscience de la nécessité d'évoluer. Ce qu'il y a de charmant avec les

Vert, blanc, rouge — Ferrari —, ces trois machines portent bien haut les couleurs de la nation italienne.

S RICHES



L'Italie c'est chaud !

Quelle est la plus belle ? Il n'y a pas de réponse : chacune correspond à un fantasme bien précis de la gent motocycliste.



Trois machines de cette race, c'est l'assurance de ne pas passer inaperçu.

DUCATI PASO, BIMOTA DB1, DUCATI F1

italiens, c'est qu'une moto moderne conserve chez eux une indéniable personnalité. Dans ces pages sont regroupées trois filles spirituelles de l'Italie, qui bien que nées à quelques années d'intervalle, semblent appartenir à trois générations différentes.

A ma gauche, la F1 (on l'appelle encore la « Ducat »), porte-parole de la tradition ; au centre, sur un trône, la Bimota DB1, le plus bel exemple de la passion de la création et du génie latins ; à ma droite, la Ducati Paso, la petite dernière polissonne et branchée qui veut s'ouvrir sur le monde.

L'authentique F1

Authentique car, c'est pour commencer une réplique d'une machine de compétition ; ce qui n'est pas le cas pour les deux autres. Et en second lieu parce qu'elle a conservé les formes et l'allure d'une moto des années 70, époque où l'on faisait de vraies motos (idée largement répandue dans le milieu motard).

Mais qu'est-ce qu'une « vraie » moto ? Eh bien... ne comptez pas sur moi pour vous le dire ; ce n'est pas le plat du jour. Bref, il suffit de détailler la 750 F1 pour se rendre compte que c'est un « vintage » ou presque.

La F1 se veut donc être la réplique des 750 TTF1 usine 82/83. Alors qui nous parle des années 70 ? C'est que... jusqu'à l'Elefant pourrait-on dire, puis la Paso, Ducati concédait un certain retard vis-à-vis des constructeurs japonais, dans l'esprit, la présentation et, oserais-je le murmurer, sur le plan technique aussi. Vous pouvez donner votre avis en téléphonant au journal (ne peuvent jouer que les lecteurs dont la première rubrique de leur carte grise ne commence pas par D et ne finit par I).

Le large cadre multitubulaire est une copie de cette version TTF1. Il reçoit à l'arrière un système mono-amortisseur à attaque directe (deux combinés sur la 600). On le constate, ceux qui voudraient transformer leur Pantah 600 en 750 F1 ne sont pas au bout de leur peine, car tout est différent. Même la roue arrière de 18 pouces est plus large.

A l'avant, la F1 hérite d'une roue de 16 et d'une fourche Forcella Italia (anciennement Ceriani), plus élaborée que la précédente, celle des 600 et 650. On remarque également la présence de deux disques flottants, mais pas d'étriers série ou, réservés à la Montjuich (version encore plus aboutie que la F1). Echappement deux en un, selle monoplace et tableau de bord « course » de rigueur, auquel il manque — tant qu'à être rigoureux — un indicateur de température d'huile. Cela dit, les compteurs Veglia sont du plus bel effet.

D'un bout à l'autre, la F1 reste fidèle à la machine usine dont elle dérive. L'équipement est succinct bien sûr, mais cela ne déplaît pas à la clientèle visée (entre parenthèses, on se demande si Ducati « vise », ou ne fait que répondre avec une petite série, à la demande d'une clientèle fidèle).

Fort d'un tel dépouillement, la F1 arrive à un poids très intéressant de 165 kg à sec. Une valeur qui relève quelque peu le rapport poids-puissance. Avec seulement 76 ch — et dire que c'est la plus puissante du trio — elle dispose d'un ratio très honnête. C'est la première Ducati à avoir hérité du Pantha 750 ; à noter que c'est la seule, dans ce

comparatif, à posséder un carter d'embrayage ajouré. Y'a pas, c'est une Réplique ! C'est aussi la seule à être équipée de filtres à air indépendants directement sur les carburateurs. Ça, on l'a vu sur la chaîne de montage, car la nôtre n'en disposait pas.

Cela signifie que les 76 ch mentionnés plus haut appartiennent à la version intérieure. Sur le modèle destiné à la France, il n'en reste plus d'origine que 70 à 8 500 tr/mn. Ne geignez pas, ça peut s'arranger facilement ; avec un gros billet, comme d'ab ! Elle avait aussi perdu sa béquille centrale (en série normalement) et ses commandes aux pieds en alu. Ah l'Italie, elle ne changera donc jamais ! Mais qui souhaiterait le contraire ? Et puis les cornets en alu, c'est quand même mieux. On peut, comme au peep-show, se délecter de voir les pompes de reprise se soulager la vessie dans le conduit de réception. Mais pour que la poésie ait le dernier mot sur la grossièreté, sachez que le nuage qui tourbillonne — moteur chaud — au-dessous des boisseaux à moitié levés est d'une beauté... inconcevable. Le spectacle du fumeur de cigare qui fait rouler la fumée entre ses grosses lèvres est d'une vulgarité à côté ! Pour redevenir sérieux, nous avons à ce sujet vérifié à maintes reprises que la F1 et la DB1 consommaient beaucoup à l'arrêt, moteur éteint. En effet, elles sont tellement belles que le défilé de badauds venant faire leur pèlerinage (c'est pire qu'à La Mecque !) n'hésite pas à y aller du poignet droit pour sentir la puissance monstrueuse de l'engin. Et vlan : à chaque fois, une louche du précieux coco vient arroser les gamelles. Après, il ne reste plus qu'à tuer la batterie avec le démarreur.

C'est la rançon du succès. Cette Ducati usine Réplique, vous la paierez cher mais en retour, l'attroupement qu'elle produit attestera que c'est bien une bécane à part. A propos prix, nous on trouve ça cher. Les premiers intéressés, non. Parce que ce sont des connaisseurs, qui font automatiquement le calcul dans leur tête de ce qu'elle a de plus qu'une 600 Pantah (qu'ils connaissent par cœur). Reste que c'est sur-évalué par rapport aux performances et à la technicité, comme peut l'être une VF 1000R par exemple. Les non-initiés auront l'impression qu'on leur propose du rétro, pas de l'exceptionnel, à un prix exceptionnel. C'est pourquoi, bien qu'elle soit la moins chère de cette revue des Pantah 750, j'ai compté le prix parmi les défauts. Ceux qui voudront une machine d'exception se tourneront vers la suivante. C'est encore plus onéreux, mais au moins elle ne galvaude en rien le terme répété plus haut.

La Bimota bijou

Je ne sais pas si vous êtes comme moi, mais quand j'annonce « messieurs dames... la Bimota », j'ai vraiment l'impression de passer à autre chose. Du grand art, du coucou main, la DB1, c'est la parfaite illustration de ce que vous rêvez de façonner de vos propres mains, si vous disposez de beaucoup de temps et d'un peu de moyens.

Laissez votre rêve sur l'établi, regardez un peu la Bimota et admettez qu'il est difficile de faire mieux. L'esthétique est d'une pureté imputrescible. L'habillage fermé, la compacité, la rigueur de l'objet, laissent à penser qu'il est taillé dans la masse.

L'enrobé ne supporte aucune critique, (il faut me décorer sur-le-champ l'auteur de ce dessin), de même que le choix du moteur. Quelle géniale idée d'avoir pris le Pantah 750. Le twin longitudinal dans la partie-cycle Bimota produit une moto d'un gabarit et d'une sobriété incroyables.

Le constructeur italien est arrivé à un poids sidérant pour la cylindrée : 160 kg à sec ! Quelques valeurs pour vous situer la performance : une 750 Intruder avoue 186 kg (dans un autre style, mais tout aussi dépouillé), la Transalp 600, 174 kg, une BMW

FICHE D'ESSAI

MOTEUR

Bruit : arrive directement dans vos cornets ; vous êtes en prise directe (qualité son laser) avec un mythe. Encore très fidèle sur la DB1, un peu trahit dans le grave et le médium sur la Paso.

Vibrations : correctement atténuées sur les trois, mais quelques fourmillements dans les pieds sur la F1, entre 5 500 et 6 500 tr/mn.

Souplesse : la vraie douceur sur la Paso. Les deux autres rechignent un peu plus à fonctionner en dessous de 2 000 tr/mn.

Couple : leur point fort ; avantage : F1 et DB1.

Puissance : suffisante sur la Paso à vocation routière. Décevante sur la Bimota.

TRANSMISSION

Boîte : Paso : passage 2-1^{re} délicat (peut-être à cause jeu important dans renvois), sélection douce, point mort facile à trouver à partir de la première. F1 : rétrogradages précis, point mort difficile. DB1 : RAS.

Embrayage : par ordre décroissant et concernant la douceur du levier : Paso, F1 puis DB1, la plus ferme.

Démultiplication : un poil longue sur la DB1, un peu courte sur la F1.

QUALITES ROUTIERES

Maniabilité : Paso, DB1 et loin derrière, la F1.

Garde au sol : le carénage frotte légèrement sur la Paso. La F1 n'aime pas les trottoirs.

Stabilité : excellente sur toutes, mais la Paso est moins rigoureuse par vent latéral.

Tenue de route : très bonne dans tous les cas, mais une hiérarchie cependant. DB1 : efficacité avant tout, grâce à des suspensions bien accordées. F1 : sécurisante mais inégale selon revêtement. Paso : facile, mais une certaine difficulté pour apprécier la limite.

FREINAGE

Puissance : la Bimota ne craint personne.

Endurance : peut être mise en défaut sur la plus lourde des trois en usage intensif.

Agrément : commande ferme sur la F1. La DB1 se signale par sa progressivité.

CONFORT

Position de conduite : assise sur la Paso, repose-pieds assez en arrière. Elle rappelle la FZ 750 ; un soulagement quand on descend des deux autres. Guidons très inclinés sur la DB1 ; une bonne position pour la conduite sportive, à condition de n'être pas trop grand. En appui sur les poignets sur la F1, la préférence de Lacombe qui raffole du réservoir évidé au niveau des cuisses.

Protection : bulle peu esthétique mais en revanche efficace sur la F1. Avec la Paso, va bene jusqu'à 160 km/h. Protection quasi inexistante sur la Bimota.

Selle : il y en a une sur la Paso !

Suspensions : excellentes sur Paso et DB1 ; raides sur la F1.

Duo : voyez les photos.

BUDGET

Prix d'achat : excessif quelle que soit votre indulgence à l'égard des belles choses. Une Pantah 750 = une 750 japonaise + un trail 600 ; ouf !

Consommation : très correcte.

Entretien : démontage facile des carrosseries fermées, et nettoyage enfantin.

PASO :	69 800 F	7,2 l/100 km
DUCATI :	64 900 F	6,4 l/100 km
BIMOTA :	chère !	6,8 l/100 km

R80GS, 173 kg, et une 750 Montjuich, 155 kg (ça compte pas, c'est une italienne).

Mais par-delà les chiffres, le plus étonnant demeure la finition, carrément exceptionnelle. La tirette du starter en alu taillée dans la masse et meulée, tournée sur sa tête (pour s'adapter à la forme du pouce) n'est qu'un exemple parmi tant d'autres. C'est « crapuleux » comme dit Colin.

Tant qu'on est dans les parages, il faut absolument se brûler les yeux sur le té supérieur et les réservoirs en alu poli montés au sommet des tubes. Passez aux commandes aux pieds, réglables, nervurées aux endroits qui entrent en contact avec votre semelle pourrie. Comment ça ? Pour une telle beauté, la tenue

vestimentaire doit figurer dans le budget, et il ne vous reste plus qu'à vous faire hara-kiri, tellement c'est beau.

Elle a tout la Bimota : des guidons en Avional 14, un bouchon de réservoir extra-plat en alu, des durits aviation, des disques flottants, des étriers Brembo série or, des axes de roues creux, de la visserie alu à tête fraisée, une platine d'étrier arrière flottante, des roulements coniques pour le bras oscillant, des bagues en bronze pour la direction, du charme, de l'insolence... Elle a tout on vous dit !

L'habillage — le terme est plus approprié que jamais — recouvre tel une enveloppe le moteur et le réservoir lui-même. Comme sur toutes les Bimota de route depuis l'origine, le vrai réservoir plastique (non visible) est indépendant de la carrosserie. Cela permet de la déshabiller sans lui retirer ses bretelles (durit, faisceau).

Ses autres particularités : un empattement très court,

pour à peine plus cher une version DB1S plus musclée (voir encadré p. 33).

La Paso passionata

Présentée pour la première fois au salon de Milan fin 85, la Paso ne cesse depuis de nous séduire. Quand vous la mettez à côté de la DB1, la Paso se débrouille pour lui voler la vedette. C'est ce qu'on appelle une réussite. Elle porte la plus chaude des couleurs nationales comme un charme. C'est bien simple, parée de ce rouge, on dirait que c'est une Ferrari 328 GTS à deux roues. J'aurais pu vous faire trois pages sur sa carrosserie, ses galbes doux, gabelou, mais Colin y veut pas me donner plus de pages. Alors retournez à vos images et appréciez.

Pour nous, ce fut le coup de foudre. Comme sur la Bimota, les pantis (le Pantah) sont bien cachés sous la robe. D'aucuns trouveront ça dommage, de ne pas

REVUE DE DETAILS

Antivol : couplé au contacteur sur la Paso. En disponibilité chez votre accessoiriste préféré pour les deux autres.

Avertisseurs : désopilants sur les trois machines. On est loin des célèbres klaxons italiens ; tout juste bons pour attirer sur une pétrole de fête foraine.

Bagages : dramatique ! On peut néanmoins envisager la pose d'une sacoche de réservoir sur la F1, d'autant que le bouchon est extra-plat. Sur les deux autres, le sac à dos s'impose, même sur la Paso en solo car il n'y a pas moyen d'accrocher le moindre sandow.

Béquilles : pas de centrale sur la Bimota, et en plus, la rectitude latérale fait peur sur terrain plat. Sur la F1, on ne peut attraper cette dernière sans caresser le pot avec sa botte en position assise.

Commodos : retour des clignos par pression sur la Paso. Simplicité sur la DB1 et la F1, sauf peut-être en ce qui concerne les boutons du démarreur.

Eclairage : correct sur les trois ; mais hauteur du faisceau très mal réglée d'origine sur la Paso.

Essence : très beaux bouchons intégrés type aviation sur les trois. Pas de robinet sur les carrossées (pompe à essence sur la Paso, directe sur la DB1), deux petits robinets quasi introuvables sur la F1.

Fusibles : bien agencés sous la selle pour la Paso, encore accessibles sur la F1, « bien » planqués sur la DB1.

Huile : toutes trois disposent d'une fenêtre de contrôle identique sur le carter, mais il faut démonter les bas de carénages pour y voir clair.

Outils : seule la Paso semble disposer d'une trousse et d'un emplacement à cet effet.

Poignée de gaz : la plus douce sur la Paso mais tirage trop long hélas. La F1 dispose d'un tirage quart de tour.

Ralenti : Le plus régulier et le plus accessible — le seul — sur l'antique F1.

Rétroviseurs : sur la Paso, il faut décaler la tête, mais au moins on y voit quelque chose. Ce qui n'est pas le cas avec les autres.

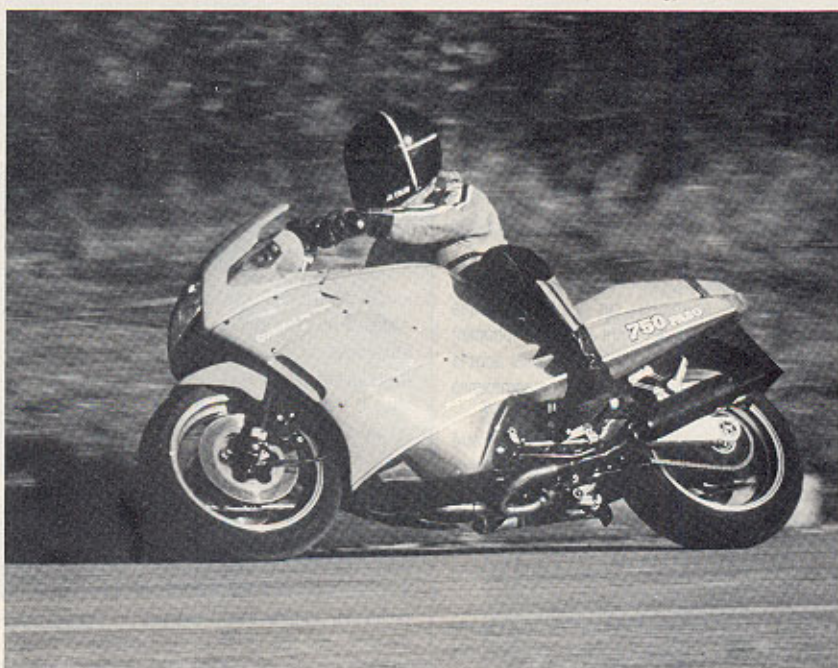
Starter : le plus pratique à la Paso, au pouce gauche ; à tirette sur la DB1, au centre du té supérieur ; dans le flanc gauche du carénage sur la F1.

Suspensions avant : au sommet des tubes, deux valves séparées pour la Paso, deux molettes à 4 positions intervenant sur l'hydraulique sur la F1. En bas des fourreaux, molette unique sur l'antiplongée sur fourreau droit sur la F1.

Suspensions arrière : sur la Paso, précontrainte réglable par bagues filetées, hydraulique réglable en compression et en détente par molettes crantées indépendantes. Sur la DB1, précontrainte par bagues filetées et réglage externe de l'hydraulique par molette accessible sans déposer d'un élément de la carrosserie. Sur la F1, précontrainte par bagues filetées et durété par pression au moyen d'un valve.

Tableau de bord : montre, thermomètres d'huile et jauge à essence à aiguilles sur la Paso, de loin la mieux équipée avec en sus, son témoin de béquille latérale. Indicateur de température sur la DB1. Toutes trois sont nanties d'un journalier, dont la remise à zéro demande des doigts de fée sur la Bimota, la Cendrillon du groupe.

Tension de chaîne : par excentriques intégrés au bras oscillant chez la new-wave ; tige filetée/contre-écrou et coulisseau externe sur la Ducati F1.



Avec la Paso, on oublie tous les vieux clichés sur les Italiennes ; elle est confortable, super équipée et très bien finie. Orientale dans la forme, latine dans l'esprit.

une faible chasse, deux roues de seize et une hauteur de selle dérisoire. Ainsi ramassée, elle ressemble à un poisson plus qu'à un fauve.

Comme la F1, la DB1 reprend le principe du cadre multitubulaire ininterrompu. A la différence de cette dernière, elle est pourvue d'un système mono-amortisseur progressif. Cela ne l'empêche pas de récupérer le même élément que la F1, un Marzocchi PVS4 oléopneumatique. Côté mécanique, elle revendique une puissance inférieure, du fait de son système d'échappement 2/2 et de son boîtier de filtre à air. Les carbus gardant leur position originelle, on trouve un long manchon qui relie le boîtier (sous la selle) au carbu du cylindre avant.

Tout ça pour l'homologation bien sûr ; là encore il y a moyen de récupérer des chevaux. D'ailleurs pour ceux qui désiraient des performances en rapport avec la vocation de la bête, Bimota commercialise

voir cette belle mécanique. C'est vrai qu'il présente bien ce twin. Sur la Paso, il reçoit une alimentation de provenance automobile : un Weber double corps coiffé d'une importante chambre de tranquillisation. Ce qui signifie que la culasse du cylindre arrière est retournée. L'échappement passe par-dessous, descendant le long de l'amortisseur et rejoint le collecteur en forme de croisillon sous le moteur, assez en avant, laissant de la place pour une béquille centrale.

Le cadre est complètement nouveau : un double berceau à tubes de section carrée, légèrement ouvert sur le dessus afin de loger l'admission. Il supporte ici le bras oscillant. Il est réalisé, comme les deux autres, dans de l'acier 25 Cr Mo4 (chrome/molybdène).

La suspension arrière est à flexibilité variable, comme il se doit sur une moto moderne. L'élément Ohlins — ce qui se fait de mieux dans le domaine — dispose de possibilités de réglages impressionnantes.

DUCATI PASO, BIMOTA DB1, DUCATI F1

A l'avant, la Paso hérite une fourche Marzocchi M1R en alu et acier 25Cr Mo4, encore du beau. On trouve deux jolies roues de seize balèzes (3.75 et 5.00). C'est presque trop ! Elles imposent la monte de pneus en rapport, un 130 à l'avant, un 160 derrière. Ce sont des radiaux, des Pirelli MP7 ou des Michelin A59/M59 selon les cas.

L'équipement est très complet. Depuis le vérin hydraulique pour ajuster la suspension arrière, jusqu'à la montre et le voyant de béquille au tableau de bord, la Paso s'emploie à rassurer son propriétaire : « je suis italienne mais j'ai tous mes vaccins ». Il y aura même des rétroviseurs à réglage électrique au guidon sur la version définitive, qui arrivera en janvier en France.

Le modèle que nous avons essayé en Italie, ne possédait pas ce dispositif, bien qu'elle fut déjà nantie de superbes blocs rétroviseurs à clignotants intégrés sur les flancs. Il faut remarquer qu'en cas de chute (si vous vous permettez ça, on ne se cause plus), ces blocs ainsi que les écopes démontables des radiateurs, devraient se sacrifier pour sauver le carénage. Ce dernier est largement ouvert vers l'avant (n'oublions pas que le moteur est refroidi par air), mais pour maintenir l'huile à bonne température, Ducati a doté la Paso de deux larges radiateurs. Tout ça nous paraît presque révolutionnaire, en regard des précédentes réalisations. Mais les Italiens ont à su préserver l'image de marque Ducati au travers de la Paso.

Le twin célèbre

On a commencé par aller prendre possession de la Paso et de la F1 à Bologne, à l'usine Ducati. Après que la pulpeuse Nadia nous ait remis les clés et souhaité bon séjour, on s'est rués sur l'autoroute qui mène à Rimini, afin de récupérer la DB1. Moi je pensais qu'une Ducati, fallait la ménager ; tu parles. Avec Jean-Lou qui file dans la Delta devant nous à 180 compteur, Bruno et moi on vient de trouver une bonne excuse pour enrouler du câble. Ce sera notre vitesse de croisière jusqu'à l'arrivée, preuve que le moteur Pantah (c'est encore plus évident dans cette cylindrée) accepte de bonne grâce qu'on lui tire dessus.

Gillet (le vil) a sauté sur la Paso pendant que je rangeais son sac. Mal lui en a pris car sur autoroute, c'est elle qui offre la moins bonne protection, en l'absence de la Bimota qui est bien éprouvante à haute vitesse ! Cela dit on est quittes, car au bout de cent bornes, le poignet me fait mal. La poignée quart de tour est rude sur la F1, mais au moins on sait ce qu'on tire. A chaque coup de gaz, le deux en un Conti ne se prive pas de vous le rappeler, dès fois que vous rêveriez en douce à une petite aux yeux bridés.

Le grondement du twin sur la F1, c'est quelque chose. Un atout qui manque à la Paso d'ailleurs, trop silencieuse ; mais on ne peut pas dire que ce soit réellement un défaut. Les envolées lyriques du moteur Pantah s'accompagnent de solides accélérations, lorsqu'on le sollicite. Sur notre F1, la disponibilité et le couple du moteur étaient vraiment impressionnants, au point que nous avons pensé un moment que la multiplication secondaire avait été raccourcie ; mais non, elle a certes une dent de plus que les deux autres à la couronne, mais c'est bien le moteur

qui est à la source de ce punch. Nous disposons d'une version réservée au marché intérieur il est vrai. La Paso est à peine moins efficace, mais la démonstration est moins tapageuse. Son moteur est d'une souplesse fantastique pour un bicylindre (mieux que la XLV à bas régimes) et à 3 000 tr/mn, il manifeste déjà sa bonne volonté. Avec lui, les impressions sont trompeuses car comme je vous l'ai dit les deux silencieux et le Weber à dépression gomme un peu son tempérament originel.

Dans la Paso, le Pantah 750 perd de sa brutalité, devient poli en quelque sorte — pour les passants aussi — mais il ne faut pas s'y tromper, il est au diapason des ambitions de la Paso. Enfin bref, qu'on le mette dans une Bimota, une Paso ou qu'on le laisse à la maison (dans la F1), le twin Ducati malgré son âge, se porte bien. Mais trêve de bavardages : sur la Paso, ce n'est pas la mécanique qui vous surprendra, c'est tout le reste.

La Paso consacrée

Quand j'ai enfin pu récupérer la belle — c'est qu'ils sont coriaces mes camarades de jeu —, outre que j'étais assis sur une vraie selle, accueillante à souhait, j'étais sur le cul. Avec la Paso, vous faites cent mètres et vous êtes déjà complètement à l'aise. Or, jusqu'à présent, c'était justement tout le contraire sur une italienne. Chaque prise en main s'accompagnait d'un cérémonial parfois fastidieux, jamais rapide en tout cas. Je vous accorde que courtoiser une moto avant d'en connaître tous les secrets peut avoir son charme. Avec la Paso, pas de préambule ; à peine les présentations faites, vous convolez avec la japonaise (ma plume a fourché).

Trahison ! On ne fait pas la démarche de se marginaliser pour se trouver avec un pur objet de marketing. Rassurez-vous, si vous pensez signer pour une italienne, la Paso a de quoi vous satisfaire. Cette facilité pourra dérouter, voire décevoir les fidèles de la marque qui lui reprocheront un certain manque de personnalité. Il faudrait déterminer une bonne fois pour toutes ce qui fait le succès ou le tort des italiennes. Est-ce que ce caractère exclusif, que l'on reproche ou que l'on trouve attachant selon de quel bord on se place, ne serait pas la frontière entre un succès d'estime et un franc succès ? Avec la Paso, Cagiva compte bien obtenir une réponse. Et avec le concours de la F1, cela permet de jouer sur deux tableaux.

Cette Paso 750 est étonnante. Excepté le fait qu'elle ne soutient pas la comparaison avec ses rivaux nipponnes en performances, on ne lui trouve aucun défaut. Pour une fois, l'option choisie pour les suspensions s'avère réaliste. Pour une fois, on

LEUR PANOPLIE

	Paso	F1	DB1
Indicateur de température d'huile	x		x
Jauge à essence	x		
Voyant de réserve	x	x	x
Montre à aiguilles	x		
Antivol au contacteur	x		
Voyant de béquille latérale	x		
Starter au tableau de bord			x
Starter au guidon	x		
Bouchon de réservoir à serrure	x		x
Poignée de gaz à tirage rapide		x	
Tés en alu	x		x
Commandes au pied en alu		x	x
Renvoi de sélecteur sur rotules	x	x	x
Béquille centrale	x	x	
Fixations carrosserie par dzeus			x
Selle biplace/barre de maintien	x		
Roues larges	x		x
Pneus radiaux	x		x
Fourche à réglages externes	x	x	x
Anti-plongée réglable		x	
Amortisseur de direction		x	x
Suspension arrière à réglages externes par molette(e)	x		x
Freins Brembo série or			x
Disques flottants		x	x
Ancrage platine d'étrier arrière			x
par bielette alu sur rotules			x
Excentriques tension de chaîne	x		x
Réservoir grande contenance	x		x
Cadre en acier au chrome-molybdène	x	x	x

dispose d'un confort remarquable, qui n'est pas acquis au détriment des qualités routières ; de commandes douces ; d'un équipement fonctionnel ; d'une géométrie qui lui assure une superbe maniabilité... etc. On va pas pleurer parce que cette belle italienne y perd un peu de son identité. En retour, c'est la seule routière produite là-bas à se signaler par sa polyvalence. On peut tout faire avec : se balader, emmener sa chérie, faire du tourisme, l'emmener sur un circuit, traverser le pays en une journée, aller au boulot... et puis elle a une gueule, merde qu'à ! C'est là sa force : à l'aise dans toutes les situations, mais la grande classe avant tout.

Suite p. 35

GEOMETRIE-MENSURATIONS

	Paso	F1	DB1
Empattement (mm)	1 453	1 400	1 380
Chasse (mm)	105	133	105
Hauteur de selle (mm)	780	785	715
Poids à sec (kg)	185	165	160
Roues (pouces)	3,75-16 5,00-16	2,50-16 3,00-18	3,25-16 4,25-16

PASO: 73 ch/184 kg
 DUCATI: 76 ch/165 kg
 BIMOTA: 70 ch/160 kg

PERFORMANCES

	Paso	F1	DB1
Vitesse maxi (km/h-t/mn)			
Assis	194/8 300	187/8 300	184/7 500
Couché	201/8 600	190/8 500	192/7 900
Accélérations (sec.)			
0-400 m	13"2	13"4	13"7
0-1 000 m	25"4	26"0	26"7
Reprises			
60-140 km/h	10"9	14"6	12"3
Etalonnage compteur			
Compteur 50/80	50/80	53/82	48/76
Compteur 100/120	97/124	102/131	96/123
Consommation (l/100 km)			
Moyenne	6,9	6,0	6,9
Autonomie	319 km	300 km	304 km

Nous vous livrons ici les mesures enregistrées par notre confrère Das Motorrad, n'ayant pour notre part lors de cet essai en Italie, ni notre pistolet radar, ni une piste pour effectuer nos mesures habituelles. Consultez ce tableau à titre purement indicatif, car comme c'est souvent le cas avec les produits italiens, on relève de sensibles différences d'un essai à l'autre. Pour notre part nous disposons de machines rodées (plus de 3 000 km au compteur chacune), qui sur autoroute (en cuir et dans des conditions normales), ont « accroché » respectivement 9 000, 9 500 et 8 800 tr/mn (dans l'ordre : Paso, F1 et DB1). Cela correspond à peu de chose près à 208 km/h réels pour la Paso, 205 km/h pour la F1 et 208 km/h pour la Bimota. Dans la pratique, nous avons constaté que la Paso et la F1 font jeu égal en pointe, alors que la DB1 concède 5 km/h. En reprises, on est loin des valeurs relevées par notre confrère, puisque la F1 affiche une supériorité insolente, à toutes les vitesses. Même la DB1 devance légèrement — le poids ! — la Paso dans cet exercice. Nous vous rappelons que la F1 de notre test était une version italienne. En clair, pour savoir ce que vaut ou vaudra votre F1 au moment où vous en prendrez possession, reportez-vous au tableau ci-dessus. Maintenant, pour estimer ce que l'on peut gagner en retrouvant la puissance « au berceau », faites votre cuisine avec les indications (vous faites confiance oui ou non ?...) qui précèdent. Dès lors, les chiffres de conso sont à prendre avec des pincettes. Nous avons pour notre part relevé une conso moyenne de 6,4 l pour la F1 — la plus sobre malgré ses cornes —, 6,8 l pour la Bimota et 7,2 l pour la Paso. La gourmandise de cette dernière s'explique parfaitement : d'une part, elle rend une vingtaine de kilos à ses cousines ; d'autre part ses reprises plus laborieuses l'obligent à monter plus haut dans les tours, afin de suivre le rythme imposé par les deux autres.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MARQUE	DUCATI	DUCATI	BIMOTA
Modèle	Paso 750	Ducati 750 F1	DB1
Prix clés en mains	69 800 F	64 900 F	pas importée
Disponibilité	Janvier 87	immédiate	—
Coloris	Rouge ou blanc	unique (voir illustrations)	
Importateur	GMP, 2/4, rue du Plateau, 92330 Neuilly/Marne. Tél. : (1) 43.00.57.00		—

En Italie la DB1 est affichée à 16 560 000 litres (17 981 400 litres pour la DB1S), soit au cours actuel 78 000 F environ. A quoi il faut ajouter les frais d'importation et les taxes en vigueur. Si l'aventure vous tente, voici l'adresse du constructeur : BIMOTA, Via Giaccaglia, 38 - 47037 Rimini FO. Tél. : (0451) 83493 ; Telex : 551031 BIMOTA ITALY.

ITALIENNES : CHARME ET TEMPERAMENT, MAIS...

Les motos italiennes ne sont plus tout à fait ce qu'elles furent ; dans l'ouragan de la crise mondiale, elles ont dû évoluer à leur tour et déclarer la guerre à leurs défauts chroniques d'autrefois : fiabilité, vibration, finition... Mis à part quelques modèles marginaux, destinés encore à une clientèle amoureuse de l'objet plus que du produit (c'est le cas de la Laverda 1000), les machines italiennes ont terriblement évolué. Ne prenez pour exemple que la Ducati Paso qui représente réellement un choix tentant dans l'échiquier de la production motocycliste ; une machine à part entière avec un look unique, mais Christian vous a déjà parlé de tout ça. Ce qu'il est important de signaler, c'est que ce type de machine italienne correspond à l'avenir de la production transalpine, du moins on le souhaite. Car à côté de cela, les Italiens nous proposent encore, sur la même base (moteur 750 Ducati Pantah), des machines comme la 750 F1 Ducati ou la Bimota DB1. Là, on replonge brutalement dans la marginalisation qui caractérisait si bien autrefois les machines européennes, face aux japonaises, qui jugées insipides, n'en n'ont pourtant pas moins fini par s'imposer. Sur la F1, on retrouve le trip « 24 heures de Barcelone » tel qu'on l'imagine ; position course, suspensions fermes (bons revêtements conseillés), vibrations et bruit conséquents (ça aide pour les sensations). Pourtant la Ducati F1 ne manque pas de charme. Mais ne nous étonnons plus de sa diffusion symbolique, quand on se rend compte que le constructeur a visé une clientèle si rare. Cette moto peut-être jousive dans la tête, mais sur le terrain n'importe quelle 600 GPZ réalise les mêmes performances dans la quiétude

la plus complète. Avec la Bimota DB1, on s'approche plus encore de la machine de course sur la route. Je croyais trouver dans les produits de l'artisan italien les machines que les japonais n'ont jamais su construire ; les qualités intrinsèques de la petite série pour bonifier un produit remarquable mais pourtant parfois imparfait.

Erreur. La Bimota est sans aucun doute une machine passionnante, mais surtout à regarder. Sur la route (j'entends en utilisation mixte et variée), elle met beaucoup trop en avant son côté marginal. Un vrai café racer, moderne certes, mais utilisable où et quand ? Pour gagner (et cela reste à prouver) 10 % d'efficacité dans les conditions optima, elle a zéro sur 20 dans tous les autres tableaux. Une position fatigante, un confort de selle inexistant peuvent suffire à faire d'une excellente machine une moto énervante. Oui, à l'œil et sur le papier la Bimota DB1 est la vraie sportive que n'ont jamais produit les Japonais. Sur le terrain, merci les crampes et les sauts de cabri, on s'amuse 10 km puis on en vient à regretter la performance facile et étonnante d'une 750 VFR ou d'une FZ. Insipides les Japonaises ? Alors vive les plats sans épice qui se digèrent aussitôt sortis de table. Et c'est là, sans vouloir dénigrer l'esprit d'une F1 ou d'une DB1, qu'il nous faut intervenir pour prévenir l'acheteur : oui, ces deux motos-là sont magnifiques et passionnantes, mais attention à ne pas faire d'erreur : l'une et l'autre se situent à un point extrême de l'éventail du marché, la sportive pure et dure, sans concession, la moto de course descendue dans la rue. Autant la Paso, même à 70 000 F, peut être tentante à l'instant du choix, parce qu'elle correspond réellement à ce qu'attendent 95 % des motards, avec le charme, le look et l'originalité en plus, autant des machines comme la DB1 et la F1 vous imposeront leur caractère de chien. De chien fou, passionnant, exclusif, mais vraiment impossible à sortir partout. La plus sportive des Japonaises est dix fois plus docile et polyvalente que ces engins-là. Si ce doit être une critique, il fallait que ce soit dit, mais si vous n'en attendez pas moins de « l'Italienne traditionnelle », je ne vous ai rien appris. C'est que vous êtes mûr pour dompter un caractère intraitable.

B. Gillet

	DUCATI PASO	DUCATI F1	BIMOTA
QUALITES	— La classe — Facilité — Confort — Polyvalence — Equipement	— Caractère — Comportement routier — Protection — Brio moteur	— Pas de mots pour le dire — Comportement routier — Vraie sportive — Poids plume — Finition
DEFAUTS	— Manque d'impressions — Avant bizarre — Performances	— Vocation exclusive — Confort — Prix	— Hyper exclusive — Protection — Performances



La Bimota : un jouet splendide et beaucoup de plaisir, à condition de bien cerner ses limites.

La vieille garde. La Ducati F1 se démode, mais ne s'étirole pas pour autant. Des trois, c'est celle qui possède le moteur le plus enchanteur, avec la complicité d'un deux en un.

La Paso : une gueule d'enfer, mais aussi une vraie moto, bourrée de qualités.

LE TWIN PANTAH 750

Le moteur Pantah, tout le monde connaît : y compris ceux qui n'ont jamais possédé d'Italienne. Introduit sur le marché il y a maintenant sept ans — en 500 cm³ —, il équipe aujourd'hui de nombreux modèles en 650 et 750 cm³. Voyons ce qui différencie le 750 du 600 (de loin le modèle le plus répandu en France).

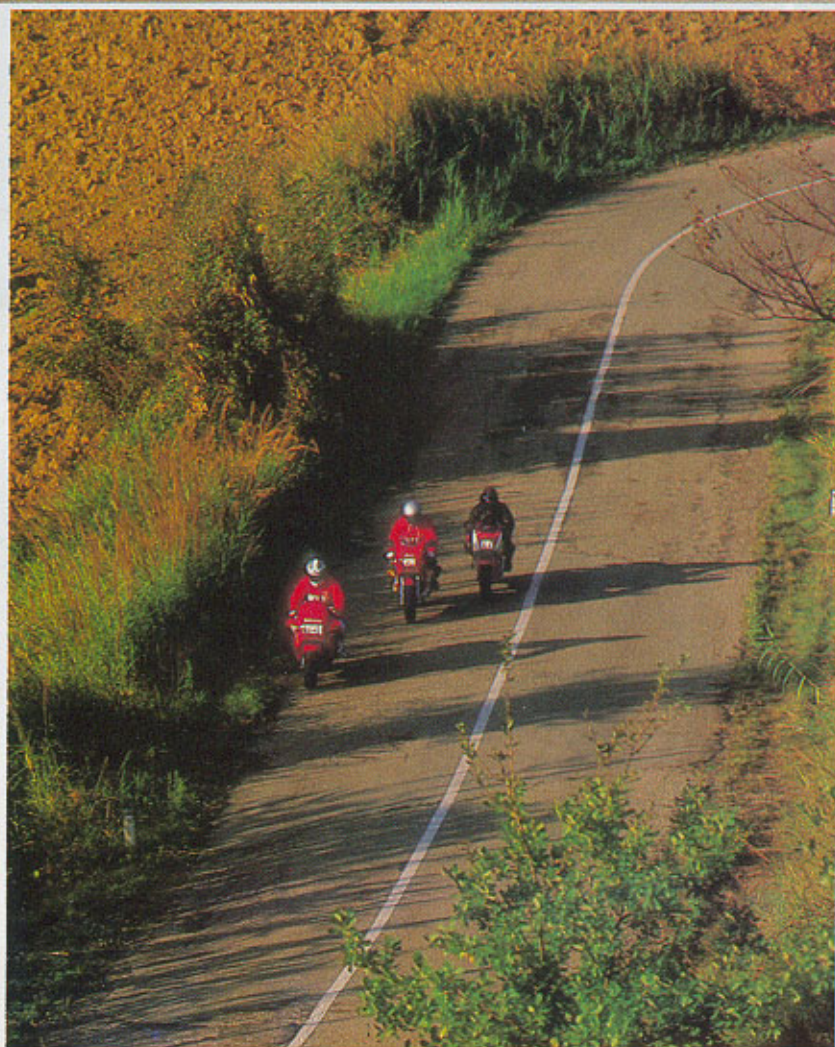
Tout d'abord, un nouveau vilebrequin à maneton décalé qui fait passer la course de 58 à 61 mm. L'alésage lui, passe de 80 à 88 mm, pendant que le rapport volumétrique descend de 9,5 à 9,3. Les carters, identiques à l'œil extérieurement, sont cependant renforcés, ce qui suppose une nouvelle fonderie. La boîte hérite de nouvelles cannelures (14 au lieu de 7) et la transmission primaire est à taille droite désormais. La commande d'embrayage est du type hydraulique ; cet organe à 14 disques travaille à sec. Alors que les capteurs Bosch sont conservés, on note l'adoption d'un nouvel allumage électronique de provenance japonaise : un Kokusan à avance variable en fonction

du régime. Également l'adjonction d'un radiateur d'huile, qui porte la capacité du circuit en moyenne à 3,4 l selon les modèles. Le Pantah 750 reçoit aussi des soupapes de plus large diamètre : 41 mm à l'admission, 35 à l'échappement. Et surtout, des arbres à cames au profil plus sage — oui vous lisez bien —, qui ne sont pas sans effet sur le caractère de ce 750.

Ces A.C.T. « calmes » procurent beaucoup de couple à bas régime, mais remplissent peu en haut. C'est pourquoi le rendement du Twin 750 est à peine supérieur à son homologue le 600, voire à leur prédécesseur le 500 cm³. La fiabilité y gagne, mais déjà, quelques acquéreurs passés de la 600 à la F1 tirent un peu la tronche : il devient difficile d'accrocher 9 000 tr/mn avec le 750, alors que le 600 vous gratifiait de 10 000 tr/mn, sans problèmes.

La cylindrée unitaire en augmentation y est pour quelque chose, c'est sûr ; mais les modèles exportés vers la France et l'Allemagne — entre

autres —, semblent particulièrement bridés à l'admission et à l'échappement, par des filtres à air genre KN et une pièce alu (une pastille rivetée) rapportée en bout de pot. Il est clair que débarrassée de ces accessoires, la F1 retrouve le moral, et son pilote avec. Pour preuve notre F1, une version italienne (à carbus de 36 et non de 40), qui équipée de cornets et non munie de l'atténuateur en sortie de pot, prenait allègrement 9 500 tr/mn, sur les intermédiaires comme en vitesse maxi. La F1 homologuée en France est supposée être la même que la version allemande (voir tableau et encadré sur les performances). Donc peut-être un peu moins de tempérament à priori, mais plus d'allonge et de souplesse d'utilisation. Une orientation qui peut, c'est vrai, paraître mal accordée avec les ambitions de la F1, mais qui en revanche s'avère tout à fait valable sur la Paso. Il restera toujours la possibilité (aux émules de la Pantah 600) de corriger le tir à peu de frais, et si ça ne suffit pas, de se trouver deux arbres.

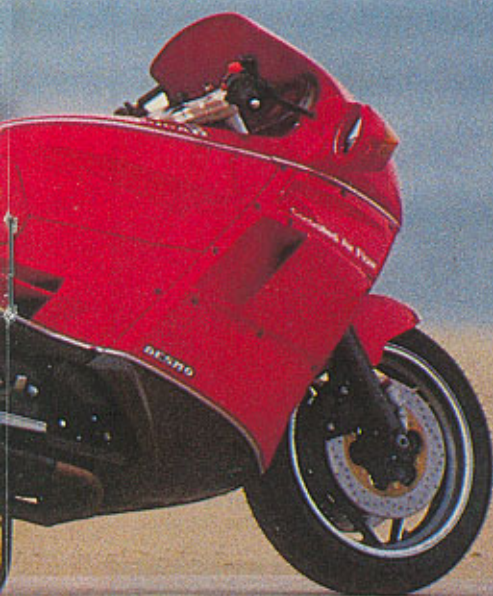


L'Italie c'est tout un art de vivre. La lumière, les paysages, y participent souvent. Et puis, plus que n'importe où ailleurs, peut-être, on y aime les belles choses et la belle mécanique.

DB1S : RAH-VIOLY !

Pour 1 421 000 livres de mieux que la DB1 de base (environ 7 000F), on peut disposer d'une Bimota beaucoup plus excitante. La DB1 S est donnée pour 80 ch, soit 72 ch à la roue arrière (sur le banc du constructeur), alors que la DB1 standard n'en dispose dans les mêmes conditions que de 63. En réponse à la Ducati 750 Montjuich, la DB1 S vient également s'intercaler entre la DB1 et la version racing TT1, qui produit bien 87 ch, mais avec des mégaphones piste. Il faut noter que la DB1 S est le seul moteur Pantah « travaillé » à passer l'homologation sur tous les marchés, y compris en Suisse. Pour information, la F1 n'est pas homologuée dans ce pays. Pourquoi pas en France donc ? Les éventuels intéressés disposeront d'une base fantastique pour aller s'aligner dans la Battle of the Twins.

Bimota revendique plus de 225 km/h pour cette DB1 S qui reçoit les arbres à cames de la 750 TT1, une paire de Dell'Orto de 41 mm en place des 36 d'origine, des échappements Conti spécialement développés pour cette version et une couronne AR de 37. Point. La présentation demeure identique.



(suite de la p. 31)

La Bimota donne le tempo

Supérieure en agrément sur de nombreux points, la Paso doit cependant concéder du terrain en certaines occasions. La petite route qui relie Rimini à Pesaro par le bord de mer nous en donnera la preuve. Pour suivre la Bimota, il faut cravacher la Paso. Cette dernière ressort en effet moins bien des virages serrés. Et puis elle hésite un peu à l'entrée. Bizarre cette direction, on ne la sent pas très bien. La Paso se montre très alerte, mais l'avant ne donne pas l'impression d'accrocher. Peut-être est-ce à cause de ce gros pneu — excellent au demeurant — sur cette jante très large. Allez savoir ; les routes italiennes sont trop glissantes pour dépasser ses angoisses. A Misano, Momo l'avait trouvée parfaite. Sur l'angle, on a beaucoup de gomme par terre, mais encore faut-il rouler vite pour en profiter. On peut comparer la conduite de la Paso à celle d'une japonaise de cylindrée voisine : freinage en ligne, balancé franc et gaz dès que la moto est sortie du virage, dans un déhanché caractéristique. Devant, la DB1 se meut dans une attitude impeccable. Quel que soit son style personnel, la Bimota impose une conduite coulée, avec le corps bien en ligne sur la moto. Il faut dire que l'on est encastré dans les formes de la DB1, alors que l'on se pose sur la Paso. Cette position donne envie d'attaquer. La DB1, c'est l'efficacité discrète ; elle se place gentiment sur les freins et se relève avec la poignée des





Tableau de bord de la DB1 : sportif mais complet.



La DB1 : la matérialisation du rêve de tout préparateur. La finition et le gabarit sont les deux aspects les plus remarquables.



Tableau de bord de la Paso : la classe et la clarté.



La Paso : sa partie-cycle témoigne qu'un sang neuf est passé chez Ducati. La culasse du cylindre arrière est retournée, comme sur l'Elefant, afin de pouvoir utiliser un carbu double corps à dépression, au centre du V.



Tableau de bord de la F1 : sportif et dépouillé.



La F1 : une réplique assagie des motos d'usine 82/83 TTF1. La conception date ; c'est ce qui fait son charme.

DUCATI PASO, BIMOTA DB1, DUCATI F1

gaz, sur le couple. Suffit de doser. Cette moto est si bien équilibrée que cela ne présente aucune difficulté. Ses freins sont d'une progressivité au-dessus de la moyenne (c'est ce qu'on dit quand on ne veut pas faire de comparaisons).

Non, plus sérieusement, il est difficile et idiot d'établir une hiérarchie à ce chapitre, parce que de toute façon, nos trois motos freinent remarquablement bien. Mais surtout, elles ne disposaient pas du même équipement pneumatique. La DB1 était chaussée de Pirelli radiaux, la Paso de Michelin radiaux et la F1 en Michelin standards. Cette dernière, à cause de la largeur de ses roues, ne peut recevoir du radial. Reste qu'il y a plus performant sur le marché que le A48 et le M48. Voilà, vous avez compris, les capacités au freinage iront de pair avec les pneus. Et nous ne disposons pas d'une piste pour mettre en valeur la qualité des uns et des autres.

Les dernières illusions

Jusque-là, le deal est encore envisageable. Mais il ne faut pas perdre de vue que la F1 et la DB1 surtout, demeurent des machines difficilement accessibles (on ne parle pas de l'aspect financier). Vu leur prix, il est fort probable que leur acquéreur n'ait pas d'autre machine au garage. D'où l'importance de ne pas y aller à la légère, alors que justement ces motos restent dans le domaine de l'achat passionnel. Elles sont tellement belles, on craquerait bien ; mais vont-elles vous rendre la monnaie de votre chèque ? Pas sûr. Si vous n'avez jamais possédé d'italienne, essayez au moins une 600 Pantah au préalable.

Après... au diable l'avarice. Vous aurez une 750 qui ne dépasse pas 200 chrono (c'est peu valorisant), mais est-ce indispensable sur ce genre de machine où le plaisir se situe ailleurs ? Et puis on peut considérer que l'achat d'une telle machine, c'est un placement. La Bimota, c'est sûr, quant aux autres, ce serait bien le diable si elles se dévalorisaient comme des japonaises. Aucun risque.

Ce qui reste à l'esprit de cette confrontation, après trois jours passés à leur guidon : le grand vainqueur, c'est le moteur Pantah 750. Une victoire d'un bicylindre en V du reste, qui n'a pas son pareil en agrément. Certes il manque quelques bestiaux dans l'écurie, mais ce doit être les Japonais qui nous ont mal éduqués ! Un rapport poids-puissance à peine supérieur à 2 kg/ch devrait normalement pouvoir nous satisfaire.

La bonne surprise, c'est la Paso. C'est la meilleure des Ducati produites à ce jour. Les Italiens peuvent être fiers de leur Paso, elle soutient la comparaison avec les meilleures 750 du marché. On ne lui trouve pas les performances d'une VFR, mais quel magnétisme !

La Bimota est un cas à part. Sa vocation est si limitée qu'il faut en tomber amoureux pour mépriser ses limites. Le profil de son acquéreur : exigeant, homme de goût, il pourra passer des heures à son chevet.

Pour terminer, la Ducati F1. Sous ses airs démodés, le meilleur côté de la tradition et beaucoup de charme. Elle s'adresse aux puristes, aux vaccinés « Ducati ». A son guidon, toutes les senteurs des machines de course des années 60. Tiens, et si j'allais me dégotter un Buco ?

FICHES TECHNIQUES

Modèle :	DUCATI PASO	DUCATI F1	BIMOTA DB1
MOTEUR			
Type :	bicylindre 4 temps en V à 90°, transversal, refroidi par air, cylindres traités au carbure de silicium		
Embiellage :	vilebrequin monobloc tournant sur roulements, bielles à chapeau		
Distribution :	type Desmodromique ; simple arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée, deux soupapes par cylindre actionnées et rappelées par culbuteurs		
Cylindrée :	748 cm³		
Alésage x course :	88 x 61.5 mm		
Rapport volumétrique :	10 : 1		
Puissance maxi :	73.4 ch. à 7900 tr/mn	76 ch. à 9000 tr/mn	70 ch. à 8500 tr/mn
Régime maxi :	9000 tr/mn	9000 tr/mn	8500 tr/mn
Couple maxi :	7.6 mkg à 6350 tr/mn	7.2 mkg à 7000 tr/mn	6.6 mkg à 7000 tr/mn
Alimentation :	double corps Weber 44 DCNF	deux Dell'Orto PHF Ø 36 mm	deux Dell'Orto PHF Ø 36 mm
Lubrification :	carter humide, pompe à engrenage, double radiateur d'huile sur la Paso		
Lubrification :	démarrur électrique		
TRANSMISSIONS			
Transmission primaire :	par engrenage à taille droite ; rapport : 36/71		
Embrayage :	multidisque à sec, commande hydraulique		
Boîte de vitesses :	à 5 rapports		
	Rapport	Pourcentage	
1*	40/16	40 %	
2*	36/21	58 %	
3*	32/24	75 %	
4*	29/27	93 %	
5*	28/29	100 %	
Transmission secondaire :	par chaîne ; braquet : 15/38	par chaîne ; braquet : 15/40	par chaîne ; braquet : 15/39
EQUIPEMENT ELECTRIQUE			
Générateur :	alternateur 12 V / 300 W		
Batterie :	12 V / 14 Ah		
Allumage :	Kokusan, électronique, avance variable		Bosch BTZ avance variable
Projecteur :	H4 Yamaha 200 x 140 mm		
PARTIE-CYCLE			
Carrosserie :	carénage fermé, selle biplace	carénage intégral, selle monoplace	carénage fermé, selle monoplace
Cadre :	double berceau en acier au Cr Mo-tubes carrés	multitubulaire en acier au chrome/molybdène 25Cr Mo4	multitubulaire en acier au chrome/molybdène 25Cr Mo4
Chasse	105 mm, angle : 25°	133 mm ; angle : 28°	105 mm ; 25°
Suspension avant :	fourche Marzocchi MR1 Ø 42 mm réglable en hydraulique et en dureté ; débattement : 140 mm	fourche Forcella Italia Ø 40 mm réglable en hydraulique, système anti-plongée réglable ; débattement : 140 mm	fourche Marzocchi Ø 42 mm MR1 réglable en hydraulique ; débattement : 120 mm
Suspension arrière :	mono-amortisseur progressif Ohlins réglable en pré-contrainte, en compression et en détente ; débattement : 136 mm	oléo-pneumatique Marzocchi réglable en pré-contrainte et en pression ; débattement : 110 mm	mono-amortisseur progressif Marzocchi réglable en pré-contrainte et en compression ; débattement : 145 mm
Frein avant :	double disque Brembo Ø 280 mm étriers double piston	double disque flottant Brembo Ø 280 mm, étriers double piston	double disque flottant Brembo série ø Ø 280 mm ; étriers double piston
Frein arrière :	simple disque Brembo Ø 270 mm ; étrier double piston	simple disque Brembo Ø 260 mm ; étrier double piston	simple disque Brembo Ø 260 mm étrier double piston
Roues :	AV : 3.75-16 AR : 5.00-16	AV : 2.50-16 AR : 3.00-18	AV : 3.25-16 AR : 4.25-16
Pneus :	Pirelli ou Michelin radiaux AV : 130/60-16 VR AR : 160/60-16 VR	Michelin Tubeless A48 et M48 AV : 120/80 V 16 AR : 130/80 V 18	Pirelli ou Michelin radiaux AV : 130/60 VR 16 AR : 160/60 VR 16
CAPACITES			
Essence : huile moteur	22 l dont 4 de réserve	18 l, dont 2.5 de réserve	21 l, dont 4 de réserve
Huile moteur :	3.5 litres	3.4 litres	3.3 litres
DIMENSIONS ET POIDS			
Hauteur de selle :	780 mm	785 mm	715 mm
Empattement :	1453 mm	1400 mm	1380 mm
Garde au sol :	165 mm	150 mm	145 mm
Poids à sec (usine)	185 kg	165 kg	160 kg
Poids avec pleins (vérifié)	212 kg	188 kg	186 kg
Répartition de ce poids :	—	—	—