

MOTO

JOURNAL

14F
N°897

**ESSAI
DUCATI
906 PASO
PUR SANG!**

**GRAND PRIX
D'AUTRICHE
SCHWANTZ
SE BALADE**

**CROSS MONDIAL
BAYLE
INTOUCHABLE**

**CONTACTS
125 HONDA MTX
200 KAWASAKI KDX**

CADEAU!
**VOTRE PLACE
POUR
LE SHORT TRACK
PAGE 59**



M 2042 - 897 - 14,00 F



3792042014004 08970

9 JUIN 1989 - SUISSE 4,20 FS
- COTE D'IVOIRE 1040 F CFA - BELGIQUE 99 FB

BROARRR!



ESSAI ROUTE

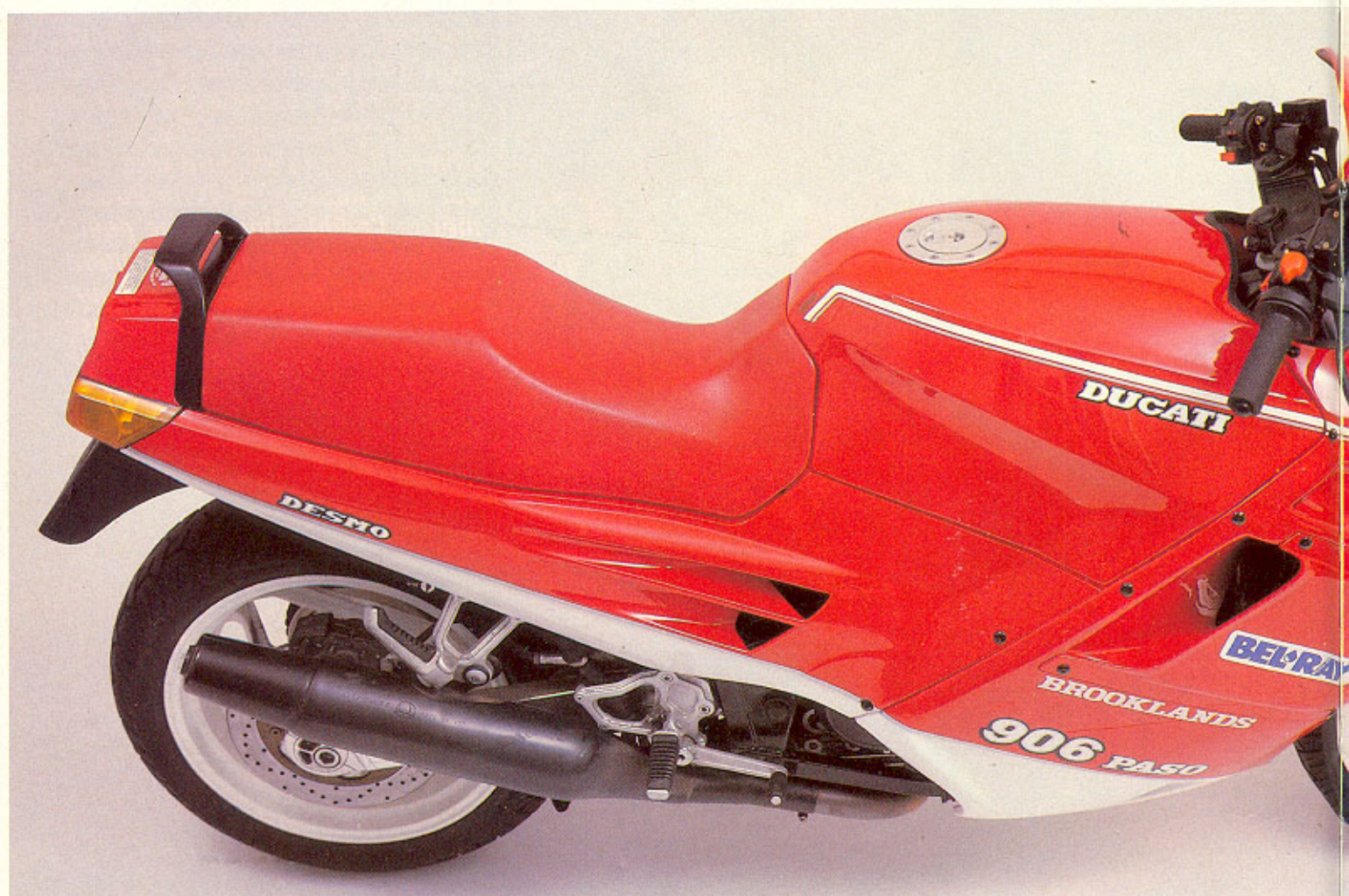


DUCATI PASO 906

Mettez aujourd'hui de côté tous les critères d'efficacité d'une moto pour entrer simplement dans le monde de la beauté et du caractère. La Paso 906 est avant tout un outil à rêver plutôt qu'un outil tout court, car si le nouveau V-Twin Ducati mérite l'admiration, on ne peut pas en dire autant du comportement routier plutôt critiquable. Pourtant, belle comme le jour, la 906 suscite l'amour quoi que l'on puisse lui reprocher.

Par Ivan Magot, photos Micou.

■ Renzo termine de se raser, passe dans la chambre pour enfiler son cuir noir, arrête Clapton qui jouait à fond dans l'appart' et se dirige vers l'ascenseur. Troisième, second, premier, RDC, il a juste le temps d'enfiler son casque avant de sortir pour se diriger d'un pas volontaire vers le garage. Un doigt de pression sur la télécommande à infrarouge : la lourde porte s'ouvre. Il passe devant la Norton Commando, la RC 30, la Vincent, hésite une seconde devant sa Ducati 750 SS pour finalement ne pas revenir sur son premier choix : aujourd'hui, c'est le jour de la Paso 906 et une fois de plus, il craque devant le rouge terrible de sa robe tirée à quatre épingles. C'est la plus belle, il le sait et ne résiste pas à se prendre pour le pilote du siècle, le Pasolini, qu'il a toujours rêvé d'être. Comme un gamin de 16 ans (âge où il était Agostini en personne en chevauchant sa minuscule 125 S) il est dans la peau du Champion et sort la moto à la main du garage comme pour la positionner devant ses stands. Contact, démarreur, pour un peu il allait la pousser pour libérer le V-twin qui s'ébroue à la première demande. C'est parti, le rêve a totalement pris le pas sur la réalité, il est à



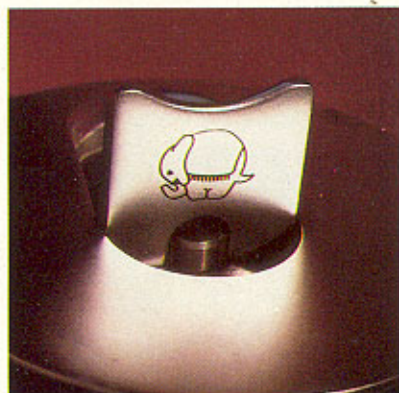
Misano, le Monde lui appartient. Renzo est prêt à prendre la piste pour faire ronfler ce nouveau twin résolument vivant et à la voix criante de vérité. Sensations à la pelle et allure d'outre-tombe, voilà ce qu'il aime dans la Paso, voilà pourquoi il a craqué sur cette rouge jeunette prête à envôûter les avenues de son bruit caustique et de sa silhouette superbement

inquiétante. La Paso est un rêve que Renzo ne veut opposer à la réalité, et pourtant...

Rouge baiser

La Paso est un baiser rouge à elle toute seule. Sa couleur touche vos rétines dans la seconde qui suit et

les lignes fluides, dessinées avec la plus pure des finesses rendent son abord irrésistible. On ne se pose même pas la question pour savoir si cet ancre renferme un bi, un quatre ou un six cylindres tellement l'effet prononcé du design vous tracasse les neurones. Basse et ramassée sur ses petites roues de 16" bien larges, la Paso transpire l'agressivité



Le bouchon de réservoir ne ferme pas à clef mais est une très belle pièce facile à manipuler. Une touche de goût supplémentaire pour cette belle italienne.



Le profil de la Paso est incriticable. Un beau mélange de volupté et d'agressivité.



Cette Ducati a une ligne indémodable. Ce qui est beau traverse les années sans jamais vieillir.

contenue, la noblesse, le charme inhérent à tout engin d'exception. Passé ce cap de la découverte où les yeux se sont aventurés dans les moindres recoins de ce corps voluptueusement voilé, la véritable découverte, les premiers tours de roues en tant que tels, se fait d'une façon beaucoup moins évidente. On craque sur ce bruit de bicylindre fort, typé et grave ce qu'il faut, mais aussi devant les premières réactions de l'engin. Pas si simple la prise en mains. A faible allure la moto paraît lourde, semble ne pas vouloir tourner et la brutalité de l'attaque à l'ouverture des gaz, mariée au gros couple du twin rend toute évolution lente non pas périlleuse mais tout du moins très incertaine. On la force aux coins de rues avec l'impression d'être toujours en train de corriger la direction prise par la moto. En ville, le rayon de braquage et la position sur l'avant ne sont pas de tout repos mais dès que la circulation devient fluide, la 906 paraît devenir plus efficace et se faufile avec une relative facilité entre les voitures par sa faible largeur d'ensemble. Et puis, et puis, quand vous passez devant une vitrine, le rêve revient, la simple image de vous sur ce fier destrier



La roue avant est elle aussi trop large... Comment sacrifier l'efficacité au profit de l'esthétique.

réfléti dans n'importe quelle vitre vous fait vite regretter d'avoir pensé une seconde du mal de cette diva en robe du soir. On s'en fait pas !

Broarrrr Lovely !

Du couple, du couple et encore du couple, voilà comment la Paso 906 entend se donner avec son bicylindre qui emprunte le bas moteur de la 851 (embrayage à sec et boîte superbement précise et agréable) et se refroidit désormais par eau. On laisse l'injection (carbu double corps Weber) et les quatre soupapes à la 851 pour jouer avec la force tranquille d'un twin bien né mais aussi avec des montées en régime vigoureuses. Ça, c'est le petit plus de la 906 qui aime autant prendre des tours (9000 max) qu'enrouler sur les chevaux placés tout en bas. Un régal que ce moteur qui mérite ouvertement l'appellation de V-Twin homologué SENSAS et certifié MJ. Sous les 3000 tours on sent l'embellie commencer à râler (surtout sur le dernier rapport) mais entre 3 et 9000 tours, c'est Paname. Le couple apparaît immédiatement et propulse la belle sans faiblir jusqu'à ce qu'accélération s'ensuive. Et là, le tableau n'est pas triste non plus, du coup de pied au cul pour ainsi dire disparu avec tous les twins modernes (notamment japonais), on passe à une puissance, à une poussée carrément bonnarde (si, si !). Rien d'ouvertement comparable avec les meilleures sportives japonaises,



Les rétroviseurs sont réglables et placés sous le guidon. Emplacement judicieux mais dimensions bien trop réduites.



Le tableau de bord est correct sans plus. La Paso méritait beaucoup mieux que cet ensemble complet, soit, mais de qualité plutôt moyenne. Le voyant d'essence s'allume arrivé à la moitié du plein. Mieux vaut prévenir, mais tout de même !

REVUE DE DETAILS

Antivol : couplé au contacteur. Ne se verrouille qu'une fois le guidon braqué à gauche.

Avertisseur : insuffisamment puissant, un seul petit ton aigu : dans la lignée de ce que font malheureusement les Japonais.

Bagages : pas de crochets mais une place passager relativement accueillante. Reste que la peinture des caches latéraux recevront les lourds et rayants assauts des nécessaires tendeurs.

Béquilles : centrale bien conçue et facile à manœuvrer (poignée de béquillage située toutefois un peu trop bas). Latérale fragile et qui s'est fait la malle sans vergogne durant l'essai. De plus, un stupide ressort de rappel fera prendre bien des risques au carénage. A revoir !

Commodos : dans le standard japonais et donc parfaitement bien conçus.

Eclairage : optique et puissance très correctes.

Essence : le bouchon de remplissage ne ferme pas à clef mais est pratique à manœuvrer. Une jauge est présente sur le tableau de bord, secondée d'un voyant qui croit malin de s'allumer à mi-plein, dans le plus pur style italien.

Huile : hublot de contrôle très pratique sur le carter droit de la moto.

Outils : trousse très complète, étonnamment fournie en clés BTR. Qualité correcte.

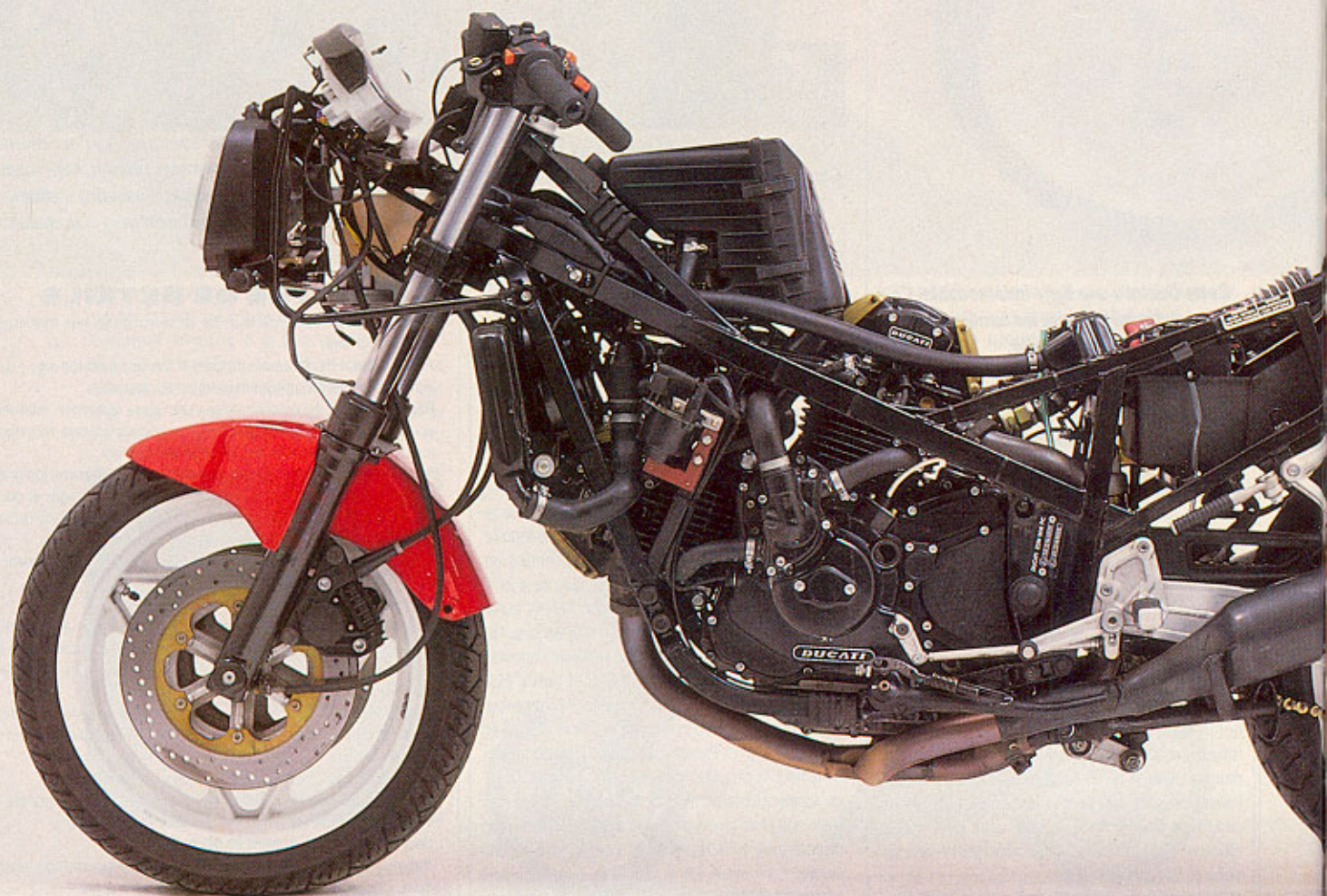
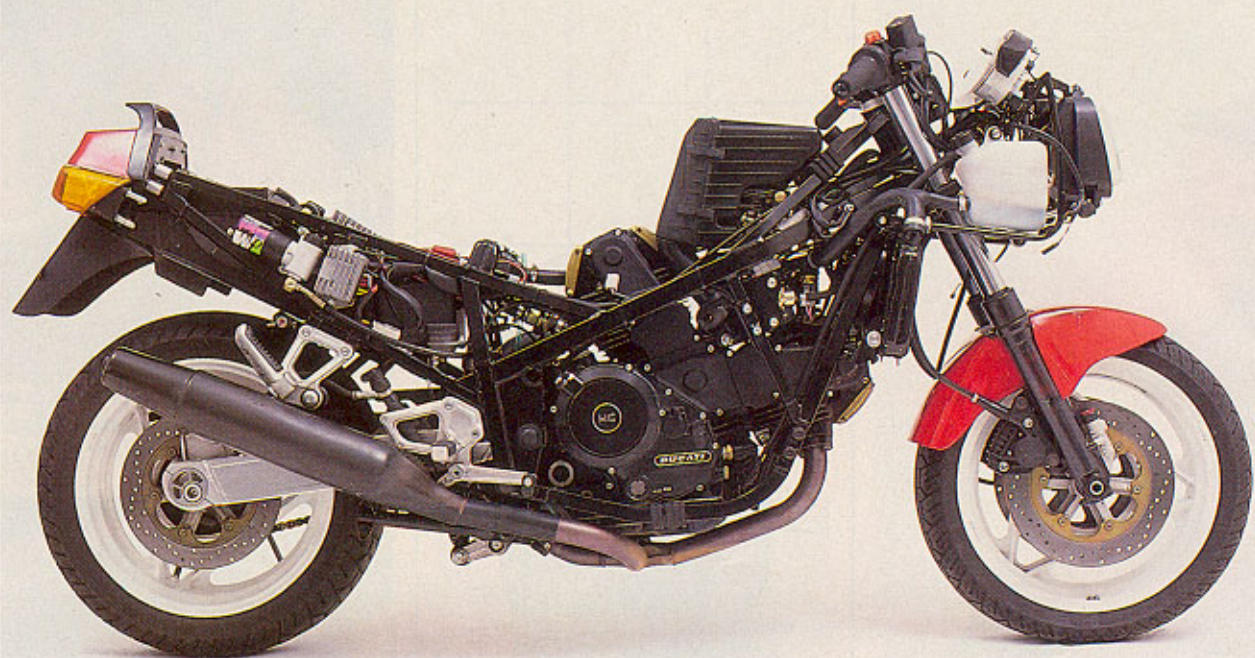
Poignée de gaz : tirage un peu trop long et dureté fatigante.

Rétroviseurs : petits, réglables et positionnés sous les bracelets. On y voit aussi peu que sur la majorité des sportives japonaises.

Starter : parfaitement placé au guidon.

Tableau de bord : lisible et complet, il comprend même une montre de bord. Une allure à mi-chemin entre la route et le sport.

Tension de chaîne : par excentriques sur le bras oscillant.



mais de quoi se donner des frissons et ne pas être ridicule face à la GSX-R du copain. L'effet de couple emmène moto et pilote avec un côté maintenu vraiment très plaisant.

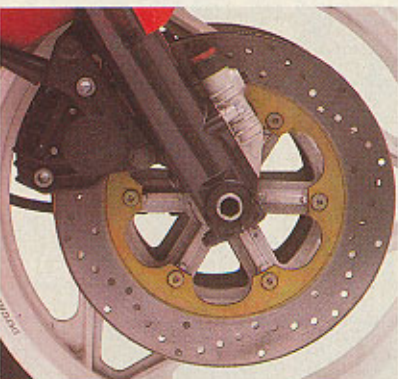
Quel dommage que tout cela ne soit pas monté dans un écrin digne. A force de se relever au freinage sur l'angle, de ne pas vouloir tourner, d'élargir la trajectoire et enfin de ne pas freiner (où sont les vrais Brembo que mérite cette moto ?) en usage extrême, la 906 fatigue à la longue et impose au pilote une conduite coulée et réfléchie que l'allure générale ne laisse pas, mais absolument pas transparaître. Deux p'tites roues de 17" siouplait, qu'on puisse un peu se

Cadre en acier de section carrée, solide bras oscillant en alu, suspensions de bonne facture : la Ducati a ce qu'il faut pour tenir la route si elle ne se gâchait la vie avec ses trop larges roues de 16 pouces. Le moulin reprend le bas moteur de la 851 et se voit désormais refroidi par eau. L'embrayage est un monodisque à sec. La pompe à eau et ses durites donnent un côté usine à gaz à ce berlingot classieux.

rendre compte des possibilités réelles de cette machine !

Grrrrr !

Broarr ! dit la Ducati. Grrrrr ! s'écrie le pilote en découvrant que sous ces lignes sportives se cache un moteur à combien jouissif dans une partie-cycle malheureusement indigne de ce couple magnifique. N'accusons d'ailleurs pas la partie-cycle puisque de toute évidence, ce sont ces deux trop grosses et trop larges roues qu'il faut incriminer. En effet, le fait que la moto ne veuille pas prendre les virages sans être forcée au guidon, qu'elle se relève farouchement lors de freinages sur l'angle et qu'elle ne garde jamais son cap, obligeant le pilote à corriger cet effet au guidon sont très certainement les résultantes de ces roues surdimensionnées en largeur et sous-dimensionnées en diamètre. Car on sent par ailleurs que la géométrie d'ensemble est bien conçue et surtout que les suspensions sont de bonne facture. Aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, leur travail est au dessus de tout soupçon. Il serait très certainement enrichissant d'essayer cette moto avec des roues de 17" de diamètre et surtout avec une largeur de pneus

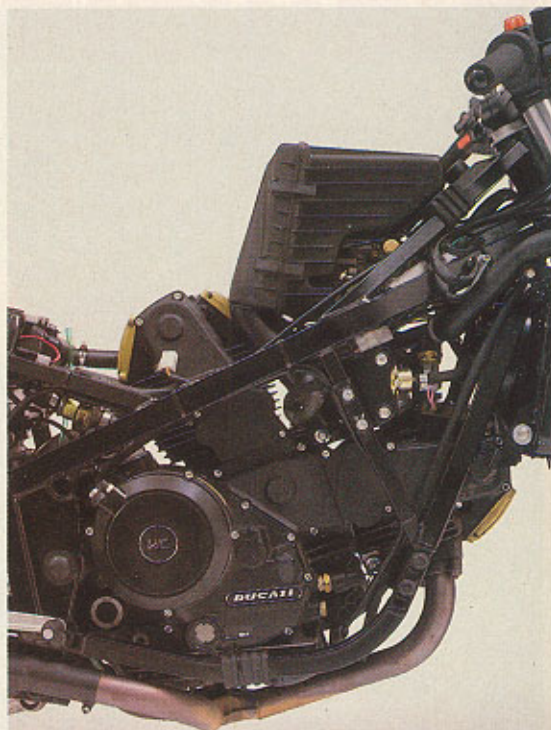


Voici le type même d'un freinage qui ne correspond pas à l'esprit sportif annoncé.

Manque de mordant, d'endurance et surtout de puissance, la Paso 906 mérite beaucoup mieux que ces étriers Brembo à simple piston.

moindre, même si la ligne en pâtit quelque peu au passage.

L'usine Ducati semblait pourtant consciente du problème déjà très présent avec la 750 Paso. En effet, en mettant au point la 906 (voir MJ n° 872), la chasse a été augmentée et l'angle de colonne réduit d'un degré. De ce fait, la Paso 906 est à vue de nez plus stable en grande courbe et pour ainsi dire incriticable en tenue de cap à haute vitesse et sur bon revêtement. Oublions les bosses et les routes sinueuses pour cette moto qui préfère ne pas s'aventurer sur ces terrains, surtout si son pilote recherche l'efficacité pure avec des idées de conduite sportive, il faut le savoir. Ceci compris, la Paso peut se révéler agréable à emmener sur petite route à un rythme balade en profitant pleinement du côté exceptionnel de son moulin. Car à ce niveau, Ducati ne s'est pas loupé, le nouveau 904 cm³ en V a son mot à dire face à tous les bicylindres du marché.



Ce V-twin a ce qu'il faut de caractère et de puissance entre 3 et 9000 tours. Il pousse fort dès les plus bas régimes, fournit un couple conséquent et se veut très agréable à vivre. Une belle réussite. On voit bien ici le filtre à air qui coiffe le carburateur Weber double corps.

Chgrrbroarkstzzrrq !

La Paso vous laisse sans voix et pour cause, elle parle ! La 906 est divinement belle, joue avec un moulin de caractère vigoureux à bas comme à hauts régimes, est confortable (on ne l'avait pas encore dit : sa selle et ses suspensions sont de précieuses alliées) mais, mais... mais elle ne veut pas prendre de virage sans demander à son bon pilote de jouer avec ses biceps. On aime ou on n'aime pas, la Ducati reste utilisable et charmante malgré tout ce qu'on peut lui reprocher, cependant, il faut reconnaître que son comportement routier est en décalage rétrograde par rapport aux progrès effectués de par le monde en la matière. Reste que l'on craquera forcément pour une Paso ou que l'on aura d'emblée mis de côté ce choix possible. La règle qui définit la moto italienne comme un objet de charme et de sensations est totalement applicable à cette exception. On regrettera pourtant que la marque n'ait pas essayé d'équiper cet amour de... deux roues plus adaptées à la route dont l'incidence eut très certainement été positive sur le comportement routier général.

D'autre part, si son prix peut paraître élevé, il faut savoir qu'une Italienne de cette facture (c'est le cas de la dire !) tient aussi très bien la côte à la revente, chose que les orientales ont bien du mal à proposer. Mais avant tout, une Paso 906 est manifestement ce qui se fait de mieux sur le marché pour rêver : un simple coup d'œil ou une petite rotation de la poignée de gaz suffisent, alors... I.M.



PERFORMANCES

VITESSE MAXI	
Couché :	212 km/h
Compteurs :	220/9 000 t/mn
ACCELERATIONS	
200 m D.A.	8"
400 m D.A.	12"5
REPRISES	
de 60 à 90 km/h	3"9
de 90 à 130 km/h	4"5
ETALONNAGE	
Compteur	
60 km/h	58 km/h
90 km/h	88 km/h
110 km/h	103 km/h
130 km/h	123 km/h
160 km/h	152 km/h

Le Paso 906 est manifestement un moulin qui a de la ressource. Si en vitesse de pointe, les petits 212 km/h restent un peu envieux des quelques 230 km/h des 750 sportives actuelles, c'est pour mieux servir les sensations. Par contre, en matière de reprises, la Ducati sort avec brio son argument numéro un. Pour information, le 904 cm³ de la Paso propose par rapport à la Honda 1000 CBR (88) des chiffres de reprises comparables de 60 à 90 (3"8 pour la CBR) et nettement plus intéressants de 90 à 130 (CBR : 4"9). Ça veut dire ce que ça veut dire ! Ce moteur véritablement puncheur et vivant a de la ressource bas dans les tours, le banc et les sensations au guidon l'ont déjà démontré. Cela fait d'ailleurs largement oublier le fait que ce twin soit effectivement moins fourni en puissance à haut régime que les quatre cylindres sportifs actuels. Reste qu'avec un 12"5 aux 400 mètres départ arrêté (et à Montlhéry qui plus est !) la Paso est loin d'être ridicule. De toute manière, lorgner avec intérêt vers cette moto, c'est quelque part avoir compris que les km/h ou les quelques secondes en plus ou en moins passées entre deux feux rouges ne sont rien face au réel plaisir de disposer à main droite d'un vrai coup de pied au cul digne du twin bien né.

CONSUMMATION

Mini	6,4 l
Maxi	9,6 l
Moyenne	7,7 l
Autonomie moyenne avant réserve	270 km

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque	DUCATI
Modèle	Paso 906
Prix clés en main	69 900 F
Coloris	rouge uniquement
Disponibilité	immédiate
Garantie	3 ans pièces et M.O. kilométrage illimité
Importateur	SMA Z.I. Beaune Savigny BP 146 21204 Beaune Cedex Tél. : 80.22.06.13
Essais précédents	Contact MJ 872



Les roues arrière sont un régal au guidon de la 906. Le couple moteur aide à décoller et maintient sans forcer la machine en l'air. Un exercice facile même pour les novices en la matière.

EN BREF

VILLE :

Rayon de braquage restreint, avant engageant dans les petits coins, garde au sol limitée sont autant de points noirs pour l'utilisation de la 906 en ville. Le moteur est par contre un allié avec son excellent couple et une souplesse très correcte pour se faufiler entre les voitures sur un filet de gaz. La faible largeur d'ensemble permet de se frayer un passage entre les voitures avec facilité. Reste que le confort avec le poids du corps plutôt sur l'avant ne correspond pas à un idéal en milieu urbain. Bref, la 906 n'est pas une citadine.

ROUTE :

Pour la balade tranquille, la Paso se sert une fois de plus de son moteur pour séduire le pilote. Par contre, elle n'apprécie pas trop les bosses en voulant se relever en courbe, notamment lors des freinages sur l'angle. Il est plus sage d'anticiper l'entrée en courbe plutôt que d'entrer fort sur les freins. Heureusement qu'elle propose un ensemble selle-suspensions qui favorise le confort.

AUTOROUTE :

C'est le terrain où elle se sent le mieux. Les grandes courbes s'avalent vite sans arrière-pensée, même s'il faut parfois corriger la trajectoire au guidon. La 906 offre une bonne tenue de cap et un moteur qui permet de tenir un 170 de croisière tout en conservant des reprises intéressantes.

SPORT :

Oublions le sujet puisque freins (insuffisamment puissants) et comportement routier ne se prêtent pas à cet exercice, tout du moins au niveau de l'efficacité pure. On peut toujours aimer forcer une moto, se battre avec elle, ce qui est le cas avec la Paso 906 qui grève son potentiel sportif par des dimensions de roues qui vont à l'encontre de la précision de conduite. La moto ne veut pas entrer en courbe, est imprécise et se relève lors des freinages sur l'angle. Par contre, elle ne guidonne pas ni ne louvoie. Dommage que le moteur coupleux et très puissant dans les tours (superbes montées en régime) n'ait pas été secondé par une meilleure partie-cycle.

ESSAI DUCATI PASO 906

FICHE TECHNIQUE

Modèle :	DUCATI PASO 906
MOTEUR	
Type :	bicylindre 4 T en V à 90°, longitudinal, refroidi par eau.
Embiellage :	vilebrequin monobloc sur paliers lisses, bielles montées sur le même maneton.
Distribution :	2 ACT entraînés par courroie crantée, distr. Desmodromique, 2 soup./cyl.
Cylindrée :	904 cm ³ .
Alésage x course :	92 x 68 mm.
Rapport volumétrique :	9,2 à 1.
Puissance maxi :	88 ch à 8 000 tr/mn.
Régime maxi :	9 000 tr/mn.
Couple maxi :	8,1 mkg à 5 500 tr/mn (M.J.).
Alimentation :	1 Weber double corps 44 DCNF 116.
Lubrification :	par carter humide.
Mise en route :	démarrateur électrique uniquement.

TRANSMISSIONS

Transmission primaire :	rapport 32/31.
Embrayage :	monodisque à sec.
Boîte de vitesses :	à 6 rapports
1 ^{re} :	37/15 (2,467) 34,7 %
2 ^e :	30/17 (1,765) 48,6 %
3 ^e :	27/20 (1,350) 63,5 %
4 ^e :	24/22 (1,091) 78,6 %
5 ^e :	23/24 (0,958) 89,4 %
6 ^e :	24/28 (0,857) 100 %
Transmission secondaire :	par chaîne, rapport 15/40 (0,375).

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Générateur :	Alternateur 12 V/300 W.
Batterie :	12 V 19 Ah.
Allumage :	électronique Marelli à décharge.
Eclairage :	lode 55/60 W

PARTIE-CYCLE

Cadre :	dble berceau en acier ND 4 de section carrée démontable.
Direction :	angle de colonne 25°.
Chasse :	96 mm
Suspension avant :	fourche téléhydraul. avec anti-plongée, tubes Ø 42 mm débattement 125 mm.
Suspension arrière :	mono-amortisseur Soft-Damp, combiné Marzocchi, débattement 135 mm.
Frein avant :	double disque Brembo Ø 280 mm étrier simple piston.
Frein arrière :	simple disque Brembo Ø 270 mm, étrier simple piston.
Roues :	en alliage à trois branches AV : 3,75 x 16 ; AR : 5,00 x 16.
Pneus :	Michelin Radiaux AV : 130/60 x 16. AR : 180/60 x 16.

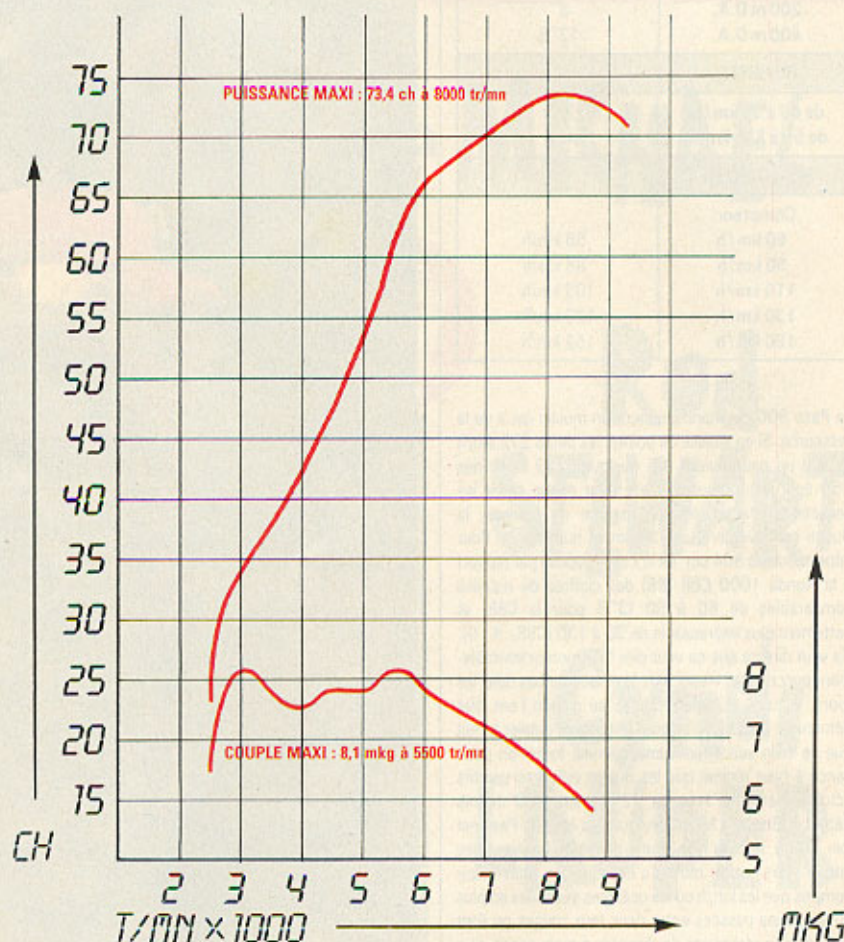
CAPACITES

Essence :	26 l dont 4 de réserve.
Huile moteur :	3,5 l.

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle :	780 mm.
Empattement :	1 450 mm.
Garde au sol :	170 mm.
Poids à sec (usine) :	205 kg.
Poids avec pleins :	234 kg.
Répartition de ce poids :	AV : 50,4 % ; AR : 49,6 %.

AU BANC BOSCH MOTO JOURNAL



Dès les plus bas régimes, le moteur signé Bordini sait se faire coupleux. A la fois vif à prendre des tours, souple et bien fourni en cavalerie ce V-twin nous démontre sans équivoque qu'il est une belle réussite. De 3 000 à 8 000 tours, le couple est conséquent et se renforce au fur et à mesure que l'on grimpe dans les tours. Avec un couple de 8,1 mkg à 3 000 tours (tout comme à 5 500 tr/mn), le 906 propose ce qu'il faut de sensations et d'efficacité au niveau des reprises. Cette courbe de couple est pourtant irrégulière entre 4 et 5 000 tours et décroît assez vite dès 6 000 tours. Ceci dit, cela ne se ressent pas du tout à la conduite, tellement la sensation de poussée se veut vigoureuse, les performances sont d'ailleurs là pour le prouver.

PUISSANCE

Annoncée usine	88 ch
Vérifiée à l'embrayage	73,4 ch
Vérifiée à la roue AR	64,5 ch
Spécifique	81,2 ch/l
Poids avec pleins	234 kg
Rapport poids/puis. réel	3,18 kg/ch

RÉGIME (tr/mn)	PUISSANCE (ch)	COUPLE (mkg)
2 500 tr/mn	23,1	6,6
3 000 tr/mn	34	8,1
3 500 tr/mn	38,7	7,9
4 000 tr/mn	42,8	7,6
4 500 tr/mn	48,9	7,8
5 000 tr/mn	54,3	7,8
5 500 tr/mn	62,5	8,1
6 000 tr/mn	66,2	7,9
6 500 tr/mn	68	7,5
7 000 tr/mn	70,2	7,2
7 500 tr/mn	72,3	6,9
8 000 tr/mn	73,4	6,6
8 500 tr/mn	73,1	6,2
9 000 tr/mn	71,7	5,7

QUALITES

- Plaisir des yeux
- Qualités moteur
- Confort de selle

DEFAUTS

- Efficacité sur route
- Freinage
- Prix