

Le pavé dans la mare

L'ÉPOPÉE DU DEUX-ROUES
VOYAGE DANS LE TEMPS



MOTO

MAGAZINE

CINQ ESSAIS POUR TOUS LES GOÛTS

HARLEY-DAVIDSON
ROAD GLIDE &
STREET GLIDE LTD

DUCATI
MONSTER

INDIAN
CHIEF VINTAGE

KAWASAKI
KLE500 SE

HONDA
WN7 ⚡
NOUVELLE
ÈRE



2-EN-1
10 CASQUES
MODULABLES
TESTÉS



+ SALON DE LYON
LE COFFRE À JOUETS DES MOTARDS

CIRCULATION INTERFILES
PREMIÈRES VERBALISATIONS, PREMIÈRES CONTESTATIONS

L 13292 - 429 H - F: 6,00 € - RD



SACRÉ P'TIT MONSTRE



DISPO
A2

DUCATI MONSTER 12590 €

Il y a 32 ans, Ducati présentait au monde de la moto "il Mostro". Une machine radicale, pure, performante et d'une esthétique à nulle autre pareille. Cette moto, ce fut un choc à l'époque, et son carton commercial n'étonna personne. Depuis, il faut l'avouer, le soufflé est un peu retombé, la Monster ne produit plus le même effet. Concurrence, monde motard qui évolue, espérons que cette cinquième version du monstre ravive la flamme des "Ducatisti" et autres amateurs de machines belles et performantes.

Il est 11 heures du matin sur les hauteurs de Malaga, en Espagne. Voilà déjà presque deux heures que je roule sous une pluie battante. Il fait froid, la visibilité reste moyenne, les routes sont ravinées par une boue épaisse et, pour tout dire, la frustration monte : impossible de profiter pleinement de ce "monstre". Enfin, monstre, le terme est un peu fort à la lecture de la fiche technique. Un rapide coup d'œil sur la concurrence frontale montre que la Ducati Monster est la moins puissante avec "seulement" 111 ch. Mais comme chacun sait, la puissance ne fait pas tout – je me le répète d'ailleurs à chaque sortie de virage, en sollicitant le couple bien musclé de son bicylindre en V de 890 cm³. Je ne sais pas trop pourquoi, mais, en dépit des conditions de roulage franchement exécrables, je prends plaisir au guidon de cette Ducar.
D'abord grâce à sa position de pilotage : un cintre presque plat, une selle galbée qui cale bien le dos, des jambes pliées et légèrement en arrière pour attaquer dès que l'occasion se présente. Les positions un peu sportives ont leur charme, même si les grands gabarits pourraient se sentir à l'étroit sur cette belle italienne rouge. Quelques portions d'autoroute côtières me laissent le temps de détailler le "cockpit" : un tableau de bord TFT lisible, deux maîtres-cylindres radiaux pour le frein et l'embrayage, et, comme sur toute moto moderne, un câblage électrique bien fourni le long du guidon. Enfin, l'absence de réglage de la fourche au sommet des tubes et d'une prise USB-C au tableau de bord constitue une lacune à ce niveau de prix.

ÉQUIPEMENT DE SÉRIE

- CENTRALE IMU
- TABLEAU DE BORD TFT DE 12,5 CM AVEC DEUX INTERFACES (ROUTE, ROUTE PRO)
- ÉCLAIRAGE FULL LEDS AVEC DRL
- MODES CARTOGRAPHIQUES (PLUIE, ROUTE, SPORT, URBAIN)
- CONTRÔLE DE TRACTION SUR 8 NIVEAUX ET DÉCONNECTABLE
- CONTRÔLE DE LA PUISSANCE MOTEUR SUR 3 NIVEAUX
- CONTRÔLE DE WHEELING SUR 4 NIVEAUX ET DÉCONNECTABLE
- CONTRÔLE DU FREIN MOTEUR (EBC) SUR 3 NIVEAUX
- ABS EN COURBE SUR 3 NIVEAUX
- SHIFTER
- EMBRAYAGE ANTIDRIBBLE ET ASSISTÉ
- CALAGE D'ADMISSION VARIABLE (ITV)
- SUPPRESSION AUTOMATIQUE DES CLIGNOTANTS

- LA VERSION MONSTER +, FACTURÉE 200 € DE PLUS, SE PARE D'UNE TÊTE DE FOURCHE ET D'UN CAPOT DE SELLE

V-TWIN, QUAND TU NOUS TIENS

Sur cette Ducati Monster, le moteur constitue la principale source de plaisir. Un bicylindre à l'ancienne, avec deux cylindres en V à 90°, sans balancier d'équilibrage qui offre un caractère unique. Contrairement aux *twins* parallèles calés à 270° et doté de balancier d'équilibrage, ce V2 offre un "martèlement" de ses pistons à chaque phase de combustion. Le bloc vibre, claque, et affirme sa personnalité — unique — à chaque montée en régime. Certes, sous 2 500 tr/min, n'attendez pas de lui un fonctionnement linéaire digne d'un 4-cylindres en ligne, il n'aime pas trop fonctionner bas dans les tours, et le manifeste par des cognements marqués peu agréables. En ville, il convient donc de composer avec

l'embrayage pour conserver de la souplesse. Une habitude facile à prendre, dans les faits, vu que l'injection, ultra bien calibrée, facilite la tâche. Mais si vous voulez "saisir" toute la richesse de ce moteur, il faut lui offrir l'espace qu'il mérite : le laisser se dégourdir les bielles à travers les grands espaces et gronder sa joie dans les mi-régimes, là où il s'exprime le mieux. Entre 3 500 et 8 000 tr/min, quel plaisir, quelle ambiance, quel son ! Le couple, disponible très tôt, catapulte la frêle Ducati avec force dans un grondement évocateur, un vrai *brôôaaapp* façon Joe Bar Team ! Le genre de son qui réveille les souvenirs des amateurs de mécaniques expressives. En tout cas, il ranime les miens avec un brin de nostalgie. On peut voir dans cette ●●●



Outre le rouge iconique, la Monster se décline dans ce coloris blanc iceberg, qui demande 200 € supplémentaires. En vrai, ce coloris "matche" moins bien avec les lignes du monstre.



#1 La selle pilote/passager est d'un seul tenant. Les poignées intégrées à la coque arrière se révèlent pratiques. En revanche, le duo, ce n'est que pour un dépannage. Il est possible de choisir une selle basse en option, abaissant la hauteur de 20 mm, soit 795 mm.

#2 Sur le commodo gauche, ce joystick permet de rentrer dans les multiples réglages électroniques, avec, en son centre, le bouton de validation. Dommage toutefois qu'il ne soit pas rétroéclairé...

#3 Fourche inversée Showa non réglable, étriers radiaux Brembo M4.32, durites blindées : le train avant de la Monster ne donne pas dans le haut de gamme... Pour autant, à l'usage et sous la pluie, je n'ai pas mis ce matériel en contrainte... Un très bon point pour les pneus Pirelli Diablo Rosso IV, impeccables pendant le déluge !



#1 Celui-là, on l'aime bien ! Son nom, tout simplement "V2", à prononcer *vé-doué*. Il dispose d'un calage d'admission variable pour favoriser le couple en bas et la puissance en haut. Certes, il n'offre que 111 ch, mais à l'usage, c'est largement suffisant. Notez l'échangeur eau-huile logé au cœur du V, et le démarreur positionné sous le cylindre avant.

#2 Monté latéralement, l'amortisseur se règle uniquement en précontrainte. Aucun ajustement de l'hydraulique n'est prévu, ce qui peut laisser sur sa faim. Ceci posé, son implantation est soignée et participe au style de la moto. Un kit optionnel permet par ailleurs d'abaisser la suspension de 20 mm.

#3 Autre pièce élégante, le bras oscillant dédoublé en aluminium, qui fait penser aux

hypersportives de la gamme. Notez l'étrier Brembo à simple piston, le réglage de la tension de chaîne par axe poussé et le capteur pour l'ABS, l'antipatinage et le contrôle de *wheeling*.

#4 Le silencieux d'échappement se dédouble en une double sortie, dont la sonorité est valorisante, sans pour autant être envahissante pour l'environnement. Notez les grilles "façon MotoGP", censées empêcher les graviers de s'introduire en cas de chute dans les bacs à... graviers.

#5 Du beau matos que ce maître-cylindre radial Brembo PR 18/21 avec un réglage micrométrique de l'écartement de levier de frein. À mettre en opposition avec la fourche non réglable. Chez Ducati, les choix techniques sont parfois bizarroïdes...

●●● à cames d'admission (le système IVT retarde le calage d'admission de 26°). Petite parenthèse : j'ai possédé une Monster 900 S, celui équipé des suspensions Öhlins et du "Desmodue" à distribution par courroies. Avec ses 80 ch à peine, ce moteur faisait figure de référence pour les amateurs de mécanique vivante, celle qui exprime sa joie de vivre et la transmet au pilote. Je suis donc tout à mon plaisir de retrouver ce caractère singulier avec ce nouveau V2, fort de 35 ch supplémentaires et d'une solide dose de couple en plus. Avant cet essai, une question demeurerait : pourquoi Ducati n'a-t-il pas choisi le moteur plus puissant des Streetfighter ou Panigale V2 ? Cette question, après les kilomètres parcourus à son guidon, je ne me la pose plus ! Le V2 façon Monster colle parfaitement à la philosophie de la moto et saura vous donner beaucoup de plaisir.

PLUIE, QUAND TU NOUS LÂCHES (S'IL TE PLAÎT)...

On cause, on cause, mais il pleut toujours des cordes. Pas la moindre éclaircie à l'horizon, et encore moins la perspective de rouler sur des routes sèches. L'idée de ne réaliser qu'un demi-essai commence à s'imposer, en raison de ces conditions franchement inhabituelles sous ces latitudes ! Dans ●●●



Dans de telles conditions d'essai, difficile d'aller chercher les limites de la moto ! Cela dit, la légèreté, la vivacité et le tempérament du moteur se laissent déjà apprécier. Mention également aux Pirelli Diablo Rosso IV, particulièrement efficaces sur le mouillé.

●●● ces circonstances, il est donc difficile d'évaluer à sa juste valeur la partie-cycle dans des conditions d'adhérence précaires, voire dangereuses. Pourtant, et heureusement, rouler

dans des conditions délicates révèle aussi de nombreux points positifs de la moto essayée, à savoir la qualité des suspensions dans le registre de la souplesse, la performance de la monte

pneumatique d'origine, ainsi que le "toucher" des freins. Concernant les suspensions, la fourche avant mérite un bon point : son hydraulique se montre parfaitement adaptée pour enrouler en souplesse, tout comme la précharge. On parle ici d'une conduite à la cool, sans la moindre brusquerie. Je m'interroge beaucoup sur les capacités de cette même fourche quand il s'agit d'assurer sa partition sur le sec, quand on lâche les chiens... Celle-ci étant non réglable, il y aura normalement une faiblesse plus ou moins évidente. Mais n'anticipons pas, et laissons à la maison Showa le bénéfice du doute pour le moment.

Doute que je n'ai pas du côté de l'amortisseur qui est un peu raide et, sous la pluie, parfois délicat. Sur les imperfections de la chaussée, son ressort, du genre "rigide", occasionne quelques petits coups de raquette sur les compressions/détentes. Il semble évident que sur le sec, il saura jouer de ses réglages pour assurer une bonne tenue de route, mais là aussi, pas de conclusions hâtives, et seul un contre-essai sous un grand soleil ●●●

LA CONCURRENCE

YAMAHA MT-09

3-cylindres en ligne, 890 cm³, 119 ch à 10 000 tr/min, 93 N.m à 7 000 tr/min, réservoir 14 litres, poids 193 kg en ordre de marche **10 999 €**



KAWASAKI Z900

4-cylindres en ligne, 948 cm³, 124 ch à 9 500 tr/min, 97,4 N.m à 7 700 tr/min, réservoir 17 litres, poids 213 kg en ordre de marche **9 999 €**



TRIUMPH TRIDENT 800

3-cylindres en ligne, 798 cm³, 115 ch à 10 750 tr/min, 84 N.m à 8 500 tr/min, réservoir 14 litres, poids 198 kg en ordre de marche **9 995 €**





Sous cet angle, la nouvelle Monster rappelle le modèle historique : poupe ramassée vers l'avant, proue fine et élancée. Mais c'est surtout en roulant que l'esprit Monster se révèle : une machine svelte animée par un moteur généreux.

●●● mais là aussi, pas de conclusions hâtives, et seul un contre-essai sous un grand soleil permettra de confirmer le comportement de la Monster 900.

FREINS, QUAND TU MORDS...

Côté pneus, une médaille d'or pour les Pirelli Diablo Rosso IV sous la pluie. Franchement, ils savent mettre en confiance, et offrent un grip étonnant au regard des conditions de roulage – il suffit de regarder les photos d'action, un vrai déluge! De plus, leur

profil sied parfaitement à la géométrie de la moto, assurant une belle neutralité au train avant, qui n'engage jamais à la prise d'angle. Autre point positif, le freinage, et plus encore son *feeling*. Sur route mouillée, l'exercice peut vite devenir délicat. Ici, sur la Ducati, rien de tel. Le toucher de levier permet un dosage très précis de la force de freinage, sans jamais surprendre. Et en cas d'imprévu, la centrale inertielle commande l'ABS en courbe pour assurer votre sécurité. Quant au frein arrière, il se montre tout aussi dosable et juste puissant comme il faut. Certes, dans ces conditions, je n'ai jamais pu aller chercher la limite de la moto, et c'est un peu frustrant. Mais, malgré le froid, les gants trempés et les pieds "marinant" dans mes chaussures, j'ai quand même pris beaucoup de plaisir. Preuve que la Monster sait encore rendre son pilote heureux, même quand la météo s'acharne. ■

FICHE TECHNIQUE

DONNÉES CONSTRUCTEUR

MOTEUR

Type bicylindre en V à 90° à refroidissement liquide, 4T, 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée (al. x cse) 890 cm³ (96 x 61,5 mm)
Puissance maxi 111 ch à 9 000 tr/min
Couple maxi 91 N.m à 7 250 tr/min
Alim./dépollution injection Ø 52 mm/Euro 5+

TRANSMISSION

Boîte de vitesses à 6 rapports
Transmission par chaîne à joints toriques

PARTIE-CYCLE

Frein Av (étriers à x pist.) 2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)
Frein Ar (étrier à x pist.) 1 disque, Ø 245 mm (1)
Pneu Av - Pneu Ar 120/70/ZR17 - 190/50/ZR17
Réservoir (+ réserve) 17 litres (réserve incluse)
Poids annoncé 175 kg à vide
Hauteur de selle 815 mm

PRATIQUE

Pays de fabrication Italie
Coloris rouge, blanc
Garantie 2 ans pièces et M.O.
Prix 12 590 €, 12 790 € (version blanc iceberg), 12 890 € version "+"

LE VERDICT

Quel dommage d'avoir essuyé une telle météo, surtout dans le sud de l'Espagne! Dans ces conditions, difficile de mener un essai complet. Cela dit, une première tendance se dessine. **Cette nouvelle Ducati Monster laisse une impression très positive**: moteur présent, partie-cycle bien conçue et sensations de roulage plaisantes, elle ne demande qu'à confirmer sur route sèche **face à des concurrentes souvent moins chères et plus puissantes – Yamaha MT-09, Kawasaki Z900, Triumph Trident 800**. Un positionnement qui place déjà la Ducati dans une situation délicate. Elle est affichée à 12 590 € en version de base – ce n'est pas donné –, **mais sachez que la Monster est fabriquée à Bologne**, berceau de la marque, quand d'autres font produire leurs motos dans des pays plus "exotiques". C'est le prix à payer pour une machine premium fabriquée en Europe. Êtes-vous prêt à ce sacrifice?

POUR

- Ligne, finition, c'est classe une Ducat...
- Moteur performant et sympathique
- Assistanes "fines"

CONTRE

- Les grands sont un peu à l'étroit
- Il faut oublier le duo
- Pas de prise USB au tableau de bord
- Chère pour seulement 111 ch et quelques lacunes d'équipement