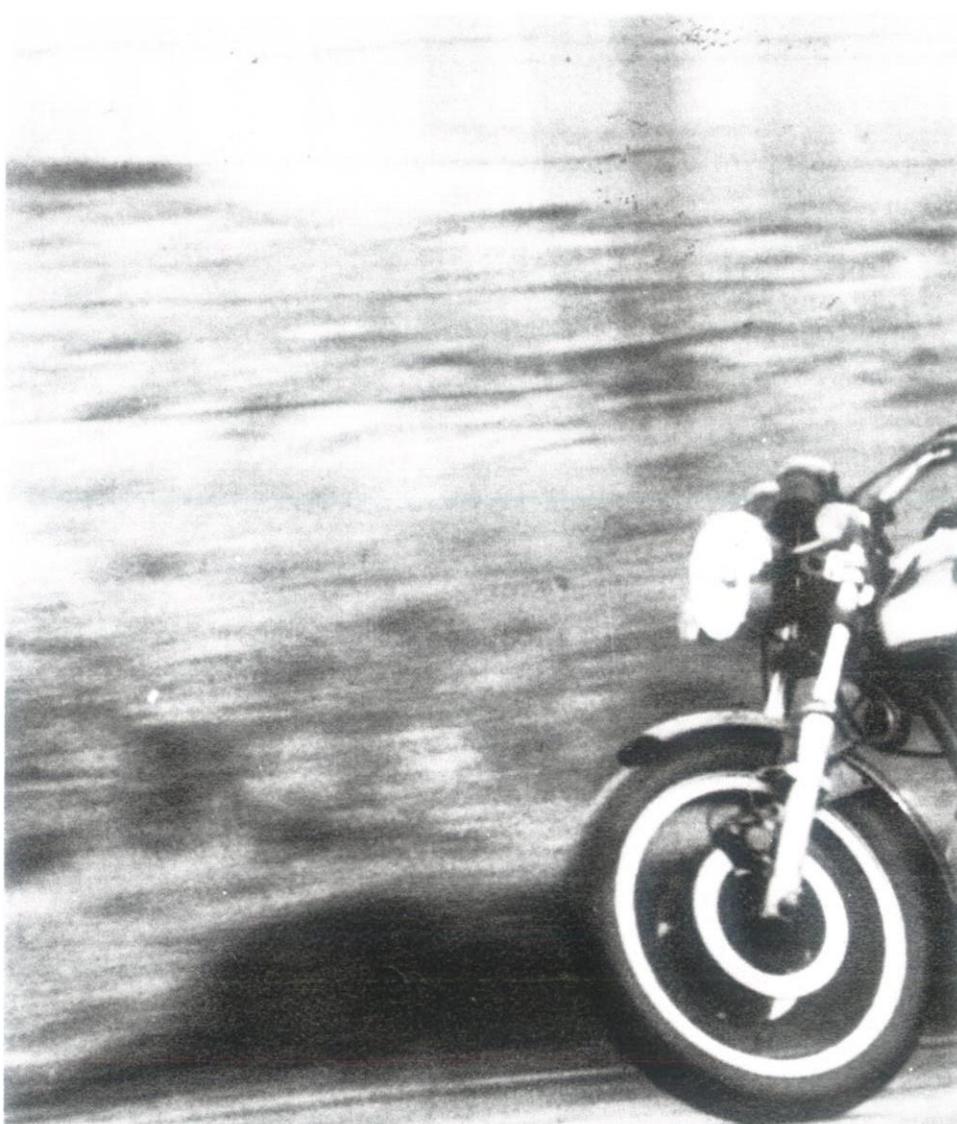
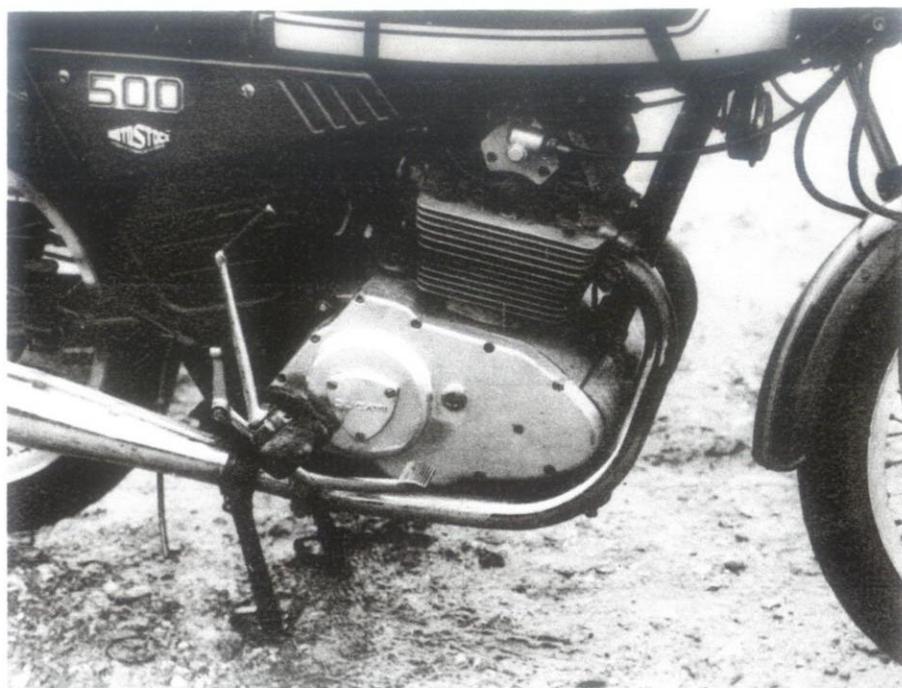
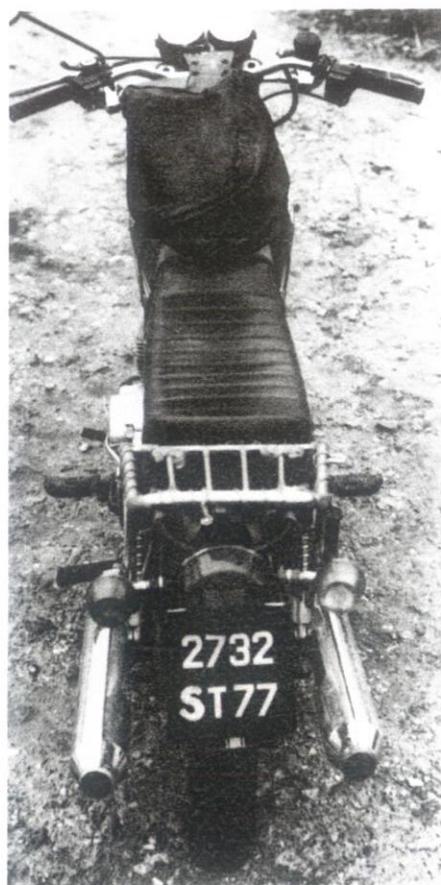


Le kick n'est pas tout à fait inutile et, est un peu difficile à déplier. Le moteur rechigne en effet à démarrer au moteur électrique à froid. Derrière les cylindres on aperçoit la cartouche de filtre à huile. Le cadre est très simple sur l'avant, le moteur participant à la rigidité d'ensemble. L'avertisseur se trouve en avant des cylindres.

La 500 Ducati n'est ni large ni imposante. La selle prolonge parfaitement le réservoir. Elle a gardé ses qualités premières et ne s'est pas avachie à l'usage.



# 500 b ducati

C'est donc un des premiers modèles de ce type, que nous avons décortiqué pour vous, avec l'aimable collaboration de son propriétaire, qu'il faut remercier ici. Le bilan est comme vous pourrez le constater, tout à fait satisfaisant.

La 500 Ducati de notre essai se présente à nous dans sa robe d'un vert soutenu qui a bien vieilli. La machine est plutôt petite face à l'habituelle production japonaise. La ligne réservoir-selle est agréable à l'oeil. Le moteur caractéristique, occupe une place généreuse. Si les pots d'échappement ont gardé l'éclat de leurs chromes, les collecteurs ont moins bien supporté les intempéries et sont rouillés sur la face interne et bleuis à l'extérieur. L'équipement, suspension avant et arrière, est signé Marzocchi et le double disque avant à pince Brembo, ne passe par inaperçu.

Les jantes sont en alu et le frein

arrière à tambour.

Le cadre de la 500 Ducati est assez particulier, il est constitué de deux tirants parallèles et d'un troisième soudé à la colonne de direction, alors qu'il forme une triangulation de deux tubes parallèles vers le bas et en arrière. Un seul tube se fixe au moteur à l'avant. Le bras oscillant est monté sur excentrique ce qui assure un alignement de roue toujours correct pour la tension de la chaîne.

Le propriétaire me précise qu'il a ajouté un graisseur supplémentaire les bagues bronze étant insuffisamment lubrifiées à l'origine. La chaîne qui nécessite une flèche importante, a tendance à frotter sur le bras.

La 500 est assez difficile à descendre de la béquille. Elle est, confessons-le, assez lourde à replacer sur celle-ci. Son propriétaire ne mentionne pas ce fait. L'habitude aidant...! La position en selle convient aux gabarits moyens, seule la position très en arrière du

grand guidon peut dérouter quelque peu au début. La mise en route à froid, au moteur électrique est très aléatoire. La machine marque une préférence très nette pour la technique du kick. Rien de mieux pour réchauffer le moteur! Le moteur chaud, la mécanique se met en branle à la première sollicitation du contacteur. Cet aspect du problème vous fait aborder d'emblée un des principaux ennuis qu'a connus, avec cette 500, Gérard Regien. La faiblesse chronique des batteries. Circuit de charge trop faible, régulateur fonctionnant mal; le fait est que la première batterie fut remplacée un peu après six mois d'utilisation; la deuxième, d'occasion, un an plus tard.

Le moteur bien que n'ayant pas bénéficié d'un réglage récent, tourne tout à fait rond. Les vibrations ressenties restent dans la bonne moyenne, et les bruits mécaniques sentent la machine saine. Le pro-

