



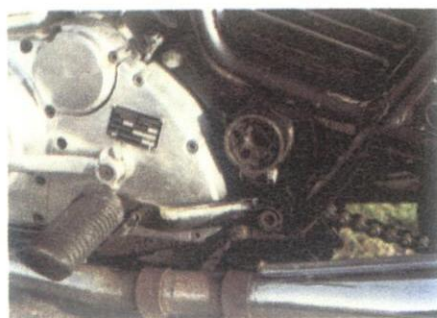
priétaire me fait néanmoins remarquer, qu'il a l'intention de faire changer sous peu la chaîne de distribution, qui est pour le moment d'origine.

Mais, plutôt que d'aller plus avant, laissons-le nous raconter avec ses joies, et ses petits problèmes l'histoire de sa machine.

«J'ai acheté ma Ducati fin avril 1976, une des premières vendues dans la région parisienne. Propriétaire d'une très vieille 4 L, je me sers surtout de ma moto, pour les loisirs et pour mon travail quand le temps est correct. Ce qui ne veut pas dire que je ne sorte pas quand il pleut. Aimant les voyages, j'en ai fait profiter ma Ducati. C'est ainsi que la première année, elle a connu l'Angleterre et l'Irlande, et que cet été, j'ai parcouru 29000 kilomètres aux USA et au Canada en 2 mois. Je tiens à préciser qu'au cours de ce périple, j'ai dû régler une fois les carburateurs, deux fois le jeu aux vis platinees et deux fois les culbuteurs. Dans ce laps de temps, j'ai changé un jeu de bougies, deux condensateurs d'allumage (les pattes de fixation s'étant cassées), deux

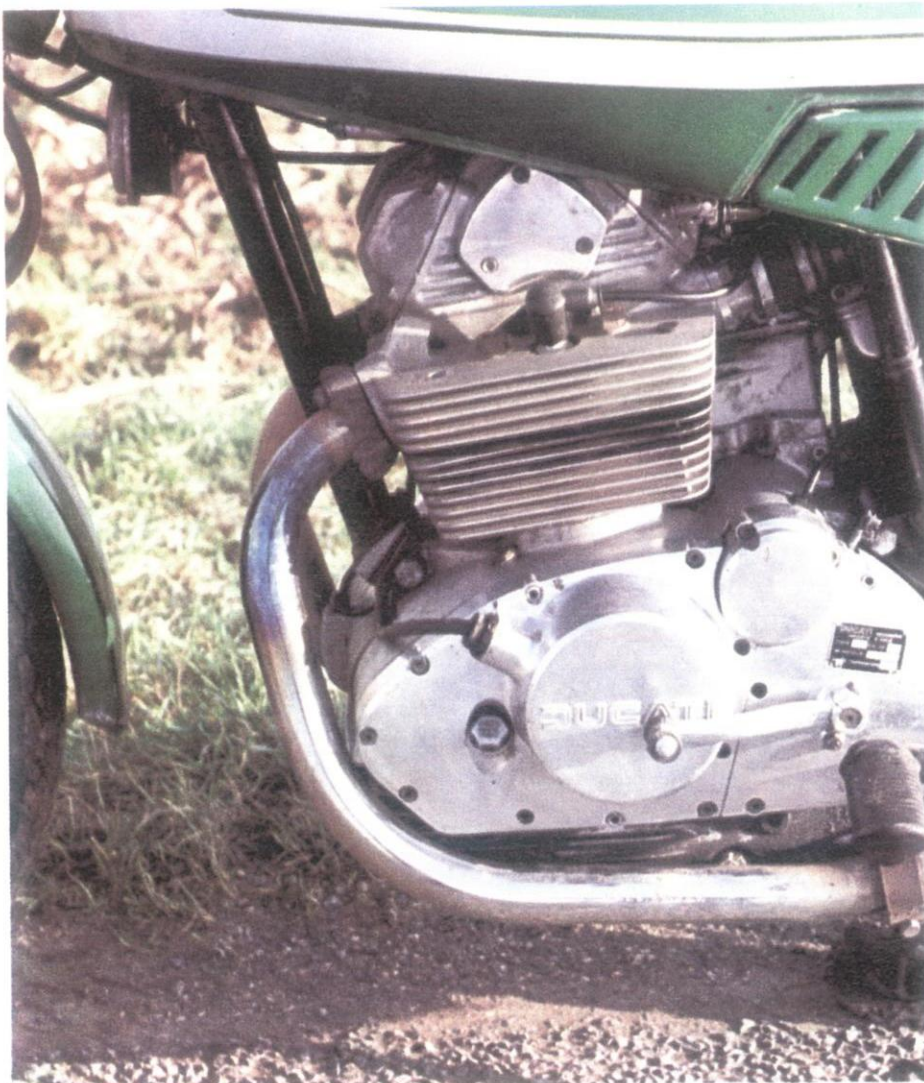
chaînes et un pneu arrière. Bien qu'ayant subi de fortes chaleurs et ayant franchi des cols à haute altitude, je n'ai jamais connu de problème particulier. D'autre part, le réservoir de 19 litres (attention la réserve est ridicule) permet une bonne autonomie dans ce genre d'entreprise».

Au chapitre des ennuis, Gérard Regien note, que la «facture» des pattes de condensateurs est un vice rédhibitoire, et que le circuit électrique a tendance à chauffer, et fait claquer les fusibles d'origine. De même, les joints de culasse, constitués d'un joint cuivre, pour l'étanchéité de la chambre de combustion, et d'un second joint pour l'étanchéité de l'huile, laisse suinter un peu d'huile sur les ailettes du cylindre, sans qu'il y ait trouvé un remède. Par contre, les vis platinees furent changées à 60000 kilomètres! Il était temps. Sur le plan moteur, seuls les jeux de segments ont été changés à 35000 kilomètres. L'embrayage d'origine a vu compenser son jeu par des cales d'épaisseurs. Les bougies étaient remplacées entre 15 et 20000 kilomètres, le filtre à huile prenait le che-



Le bras oscillant est solidaire d'un excentrique qui permet le réglage de tension de chaîne. On est assuré de l'alignement de la roue. Vous voyez ici le logement d'excentrique bourré de graisse. Un caoutchouc le protège de l'extérieur.

500 b ducati



min de la poubelle à 9000 kilomètres. Quant aux vidanges pratiquées tous les 3000 kilomètres, elles demandent pour être faite dans de bonnes conditions le démontage d'un pot d'échappement! La machine a connu deux changements du pneu avant, pour quatre pneus arrière (Dunlop). La chaîne secondaire était réglée tous les 1000 kilomètres environ, et changée avec une périodicité de 10000 kilomètres, les culbuteurs recevant une visite tous les 7 à 10000 kilomètres.

Tous les 3000 kilomètres enfin, le propriétaire procédait à un réglage des vis platinées.

La Ducati a connu dans les premiers temps un bris de câble de compteur qui lui permet d'afficher avec optimisme 45000 actuels contre 65000 réels. Dans le domaine des accessoires électriques, la lampe H4 d'origine a été changée une fois, le feu arrière trois fois et les clignotants deux fois. Les plaquettes de frein avant, ont dû être remplacées une seule fois.

Le frein arrière est toujours d'origine.

Le bilan vous pouvez le constater, est tout à fait positif, d'autant plus que la

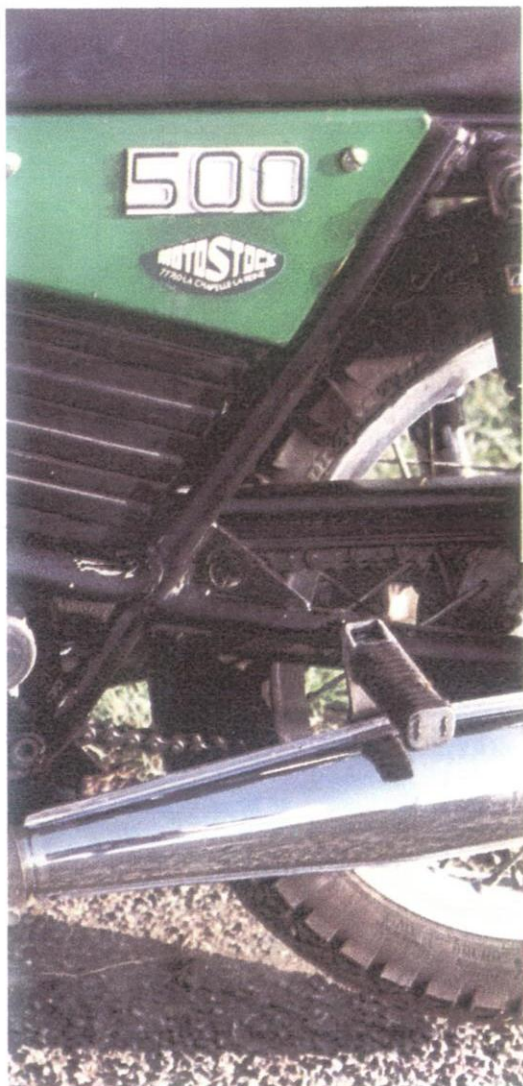
machine d'une manière générale n'accuse pas son kilométrage. La selle, ferme, ne s'est pas avachie. Bien qu'un peu lourde au pas, la chasse étant sans doute assez importante, la 500 retrouve toute son agilité des que l'on roule. Le moteur vous tracte, dès les régimes les plus bas et il est possible de rouler en cinquième à 4000 tours minute sans devoir rétrograder quand on accélère. Ce 4-temps super carré, alimenté par deux Dell'Orto de 30 mm de diamètre, bien que prévu pour tourner à des régimes assez élevés, ne manque donc pas de couple. Gérard reconnaît que la moto possède un peu moins de pêche qu'à 10000 kilomètres, mais c'est encore croyez-moi tout à fait raisonnable. Une essai de chrono, au pied levé entre deux bornes, nous a donné 6 secondes 4" au 100 mètres départ arrêté, et 15 secondes 6" au 400 mètres. Le maniement de la boîte est facile, la commande d'embrayage est douce, et celui-ci est progressif. J'ai pu noter un petit trou sensible entre la quatrième et la cinquième vitesse. Le moteur accepte encore de monter à presque 8000 tours, mais en marquant un léger

pallier vers 6200 tours qui marque peut-être le régime d'utilisation habituel de son propriétaire.

L'échappement laisse entendre une sonorité typiquement italienne, sans être excessif, et les chicanes sont, faut-il le préciser?... d'origine.

Au cours d'un essai routier, dans la campagne de Seine et Marne, j'ai seulement constaté quelques petites réactions sur mauvais revêtement, dues à un probable désaccord de suspension, l'enquête révélant que l'huile de la fourche avant était moins fluide que celle d'origine et que les ressorts d'amortisseurs étaient réglés au plus souple. Ceux-ci réagissaient malgré leur âge, de façon encore tout à fait correcte. Le freinage est à mon avis trop brutal, le poignée n'ayant pratiquement pas de garde. Ceci dit, il est plus que suffisant sur le plan puissance.

La conduite urbaine, convient à la 500 Ducati, elle est aidée en cela par son poids décent, son centre de gravité bas placé, son couple et la souplesse de ses accessoires, la tenue de route dont nous avons parlé un peu plus haut est encore



Une rupture de câble de compteur a permis à la 500 de «tricher» sur son kilométrage. Elle en totalise en fait 20000 de plus. Les instruments de bord sont tous là, mais peu visibles. On constate là aussi la bonne tenue de chromes.

Le moteur à simple arbre-à-cames en tête, super carré, a une belle allure. On remarque entre les ailettes le suintement d'huile dû au joint défectueux.

Les carters sont un peu plus ternes qu'à l'origine.

Le sélecteur est peut-être un peu haut placé. Sur le devant: le bouchon de remplissage du carter moteur.

Les carburateurs, cachés, ne sont pas d'une accessibilité remarquable.