

améliorée en duo, au dire de son propriétaire.

La conduite de nuit, est facilitée, par un phare H4 d'origine et un feu rouge de bonne dimension. Les autres usagers seront prévenus de vos manoeuvres.

Le stop est commandé par la poignée avant et par la pédale de frein arrière, ce dernier contacteur ayant rendu l'âme sur notre machine d'essai. Gérard REGIEN a dû consolider les pattes de phare d'origine un peu faibles (il semble que la modification existe sur les nouveaux modèles).

Le commandes de démarreur, coupe-circuit et clignotants sont groupées sur un commodo à droite, alors qu'à gauche se trouvent celles d'éclairage, d'avertisseur sonore et d'appel de phare. Ces accessoires devront être changés sous peu, ayant sans doute accusé le plus, les affres du temps et des kilomètres. De la même façon ont mal supporté l'accumulation des kilomètres, les repose-pieds et le kick qui a dû être renforcé. La consommation de la 500 est ressortie à 6 litres en moyenne, en utilisation tourisme, et à 7 litres en utilisation urbaine. Pour terminer ce tour du propriétaire, on se doit de mentionner les quelques côtés négatifs originels de cette 500. Tout d'abord on

cherche en vain la béquille latérale inexistante. Les réglages des carburateurs sont assez mal pratiqués.

Enfin l'opération de changement de pneu arrière demande du temps et de la patience. Il faut démonter un des pots et encore la roue passe tout juste. On peut aussi regretter que de simples colliers Serflex (bien rouillés) maintiennent les compteurs et compte-tours. Enfin la jante de la roue avant a subi des modifications d'aspect dues à l'oxydation.

Dois-je vous dire en conclusion que je ne m'attendais pas à trouver une machine dans une telle forme après un tel kilométrage. Cela est encore plus édifiant si on se réfère au cahier des charges des différentes réparations; cette moto n'a connu dans sa vie première aucune grosse intervention, et garde une fraîcheur enviable.

Sa vocation de grand tourisme semble évidente si l'on note l'utilisation de son propriétaire actuel. Il avoue avoir été comblé par cette 500 et étonné par sa fiabilité. Soit, son mode de conduite se réfère plus au tourisme qu'à la conduite sportive, mais les conditions de son tourisme n'ont pas toujours été idéales.

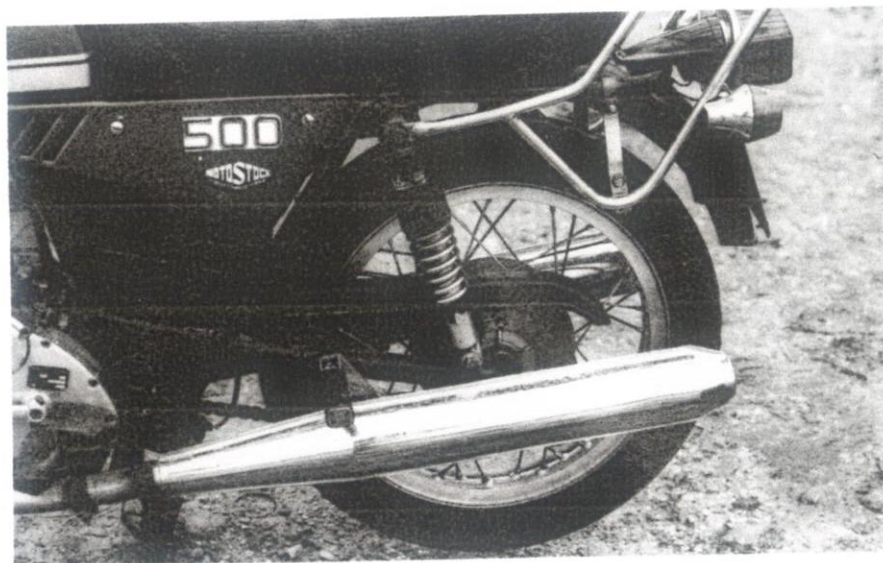
En parenthèse il faut noter la comparaison qui est souvent faite entre la fia-

bilité des voitures et celle des motos: on oublie trop souvent d'imaginer une voiture soumise aux conditions d'utilisation d'une moto, laquelle voiture développerait la même puissance au litre que la moto. On aurait sans doute des surprises.

En ce qui concerne la 500 Ducati de cet essai, elle supporterait aisément je pense la comparaison.



Le freinage est assuré par deux disques Brembo à l'avant, ce qui est amplement suffisant. Notez le bleuissement des pots et les incrustations de rouille dues aux projections.



500 b ducati

Le frein arrière à tambour est toujours d'origine. Le carter de chaîne, loin d'être parfait est néanmoins assez proche de la chaîne pour protéger. Les amortisseurs sont réglables. Les repose-pieds passager sont suspendus. Les deux pots comme vous pouvez le constater passent devant l'axe de la roue arrière! Démontage agréable assuré.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

4 temps - bicylindre face à la route
simple ACT - refroidissement par air.
Alésage x course: 78 x 52 mm
Cylindrée: 496,9 cm³
Taux de compression: 10
Puissance: 33 chevaux à 6500 t/mn
Allumage: batterie/bobine
Batterie: 12 V - 12 AH
Lubrification: par pompe à engrenage
Carburateur: 2 Dell'Orto PHF 30
Diamètre de passage des gaz: 30 mm
Démarrage: kick + démarreur électrique

TRANSMISSION

Primaire: par pignons
Secondaire: par chaîne
Boîte de vitesse: 5 rapports
Embrayage multidisque en bain d'huile

PARTIE CYCLE

Cadre double berceau
Suspension AV: fourche Marzocchi
Suspension AR: amortisseurs Marzocchi
Frein AV: double disque Brembo Ø 260 mm
Frein AR: tambour: Ø 160 mm
Pneus: AV: 325 x 18
Pneus: AR: 350 x 18
Longueur 2080 mm
Largeur 769 mm
Garde au sol 140 mm
Poids 167 kilos