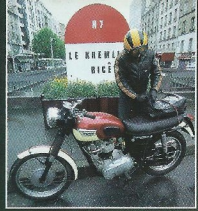


Moto
revue

Classic



LA NATIONALE 7
EN TRIUMPH
1 000 KILOMETRES
D'EVASION EN FRANCE



BOL D'OR
1973-1983
DOMINATION
FRANCO-NIPPONNE

ESSAI

DUCATI 900 SS

SUBLIME V-TWIN DESMO



N°9 - 5,50 €
JUILLET - AOUT 2003 - BIMESTRIEL
BEL : 6,30 € - CH : 10,50 FS

ESSAI



classie

Ducati 900 SS

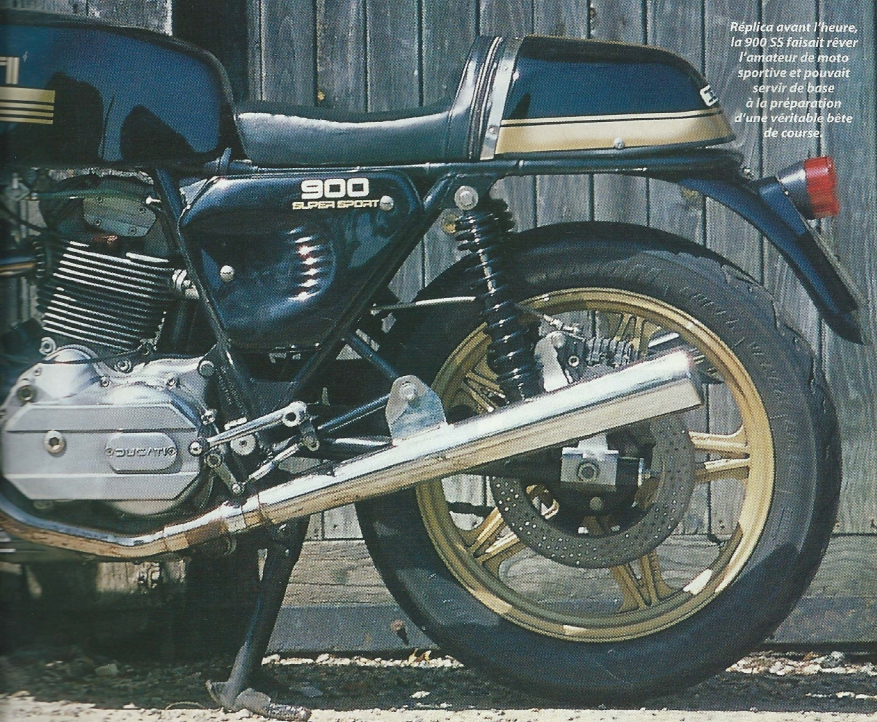
Brut de sport

Héritière directe de la 750 victorieuse à Imola en 1972 et de la 860 qui remporta les 24 heures de Montjuich en 1975, la 900 SS ne se contente pas d'avoir l'air d'une sportive. Elle a la course dans les gènes. Il suffit de se poser dessus pour ne plus en douter.

TEXTE: ERIC MAURICE

PHOTOS: FABRICE BERRY

Réplica avant l'heure, la 900 SS faisait rêver l'amateur de moto sportive et pouvait servir de base à la préparation d'une véritable bête de course.



L'histoire raconte que c'est au cours de l'année 1977, alors qu'il était venu en spectateur à Silverstone, que Mike Hailwood fut pris par l'envie de recourir au Tourist Trophy. Dans le paddock, il fut si attiré par les Ducati du préparateur Steve Wynne, boss de Sport motor Cycles Ltd, qu'il ne put résister à la curiosité de se poser dessus. Résultat,

l'année suivante, Mike the Bike se retrouvait au guidon d'une

Ducati au départ du TT pour une

nouvelle victoire qui viendra compléter une légende déjà riche en exploits.

Ajoutant par là même occasion une page prestigieuse au palmarès de la Ducati 900 SS.

La 900 SS n'est pas une moto ordinaire. Se poser dessus, caler son postérieur contre le dossier, étendre son buste sur le long réservoir pour permettre aux mains d'atteindre les bracelets suffit à vous plonger dans des

visions de grandes enfilades prises au taquet, d'adversaires rattrapés puis avalés au freinage et de réaccélération "tintamarresques" entre les façades pimpantes des maisons de Douglas, sur l'île de Man. Il n'est pas difficile de comprendre pourquoi cette machine a été immédiatement adoptée, que dis-je, adulée par tous les amoureux de sportives. Les malheureux n'avaient avant son arrivée rien à offrir à leur envie d'attaque, à leur goût pour les trajectoires maîtrisées et pour les freinages dernier carat. Les grosses japonaises avaient pris trop de poids et exagérément privilégié la facilité et la fiabilité au détriment des sensations de conduite. Bien sûr il y avait la H2, mais il fallait supporter le deux-temps, les chromes un peu voyants et une présentation très consensuelle. La Guzzi 750 S2 ou S3 ? Magnifique, racée, efficace mais affublée d'un moteur "agricole" et d'un cardan de GT. La Ducati 750 SS ? Un rêve évidemment mais qui restera un rêve pour la plupart, cette moto étant construite à un nombre restreint d'exemplaires et vendue à un prix élitiste. L'industrie moto du milieu des années 70 avait carrément délaissé les sportifs purs et durs et n'avait rien prévu pour remplacer les monos nobles des sixties, BSA Gold Star, Velocette Veeline, ou les Café Racer sur base Norton ou Triumph. On comprend mieux le choc que constitua la 900 SS pour tous ces oubliés, les abandonnés de la planète moto.

Un fauve en cage

Christophe (*C'est pas moi ! note du rédacteur en chef*) n'avait pas menti en nous assurant que sa SS était très belle. Elle est parfaite. C'est un modèle fabriqué en 1978 et vendu en 1979 par J.H. Anderson Ltd, conces-



sionnaire à Londres. Depuis trois ans qu'il en est propriétaire, Christophe a parcouru en moyenne 8 000 km par an à son guidon sans jamais connaître de vrai problème. « Le réglage des soupapes tous les 5 000 et des vidanges fréquentes » sont selon lui les seules opérations exigées par sa moto qui porte ses 38 000 miles (en-



Le vieil emblème associait la mention Meccanica au nom Ducati pour différencier la production moto de l'autre activité, la fabrication de matériel électrique.

Des chiffres et des lettres

	DUCATI 900 SS
Moteur	bicylindre en V à 90°, refroidi par air
Cycle	quatre-temps
Distribution	2 ACT entraînés par arbre, deux soupapes par cylindre
Cylindrée	864 cm ³
Puissance	73 ch à 7 000 tr/mn
Couple	8 mkg à 5 200 tr/mn
Poids à sec	188 kg
Vitesse maxi	env. 200 km/h



Le double disque Brembo et les étriers double piston assurent un freinage puissant et facile à doser.

Magnifique, le twin en V du côté distribution avec ses montées d'arbres et les boîtiers renfermant les renvois d'angle.



Sportive pure et dure, la 900 SS exprime sa



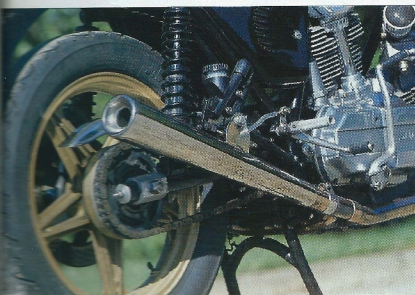
viron 60 000 km) avec une stupéfiante indifférence. Pas une ride, pas une trace d'usure. Elle est en carbus de 40 mm déboîchant à l'air libre et mégaphones Conti, seule configuration permettant au V-twin d'exprimer tout son talent. Les machines vendues en France étaient homologuées avec des Dell'Orto de 32 mm raccor-

dés à un filtre à air et des silencieux Lafranconi, efficaces contre le bruit mais terriblement castrateurs pour la puissance. On devine que les possesseurs de SS qui supportèrent cette restriction furent rares. Au grand désarroi du voisinage car un 900 SS qui donne de la voix à vite fait de vous coller l'estomac aux vertèbres.

La mise en route du V-twin est un jeu d'enfant. Il suffit d'ouvrir les deux robinets, de noyer les cuves des Dell'Orto grâce aux titilleurs et de donner un bon coup de jarret pour descendre le kick. Pour ne pas se fâcher avec les riverains, le mieux est de décarrer le plus vite possible et de chauffer le moteur en roulant. La

Si la partie-cycle détermine un comportement à l'ancienne, la 900 SS reste une moto efficace et généreuse en sensations.

nature exclusive sans aucun ménagement



La 900 SS a adopté ces roues en alliage pour le millésime 1979. On remarque le bras oscillant de section ronde et les coulisseaux de réglage de tension de chaîne.



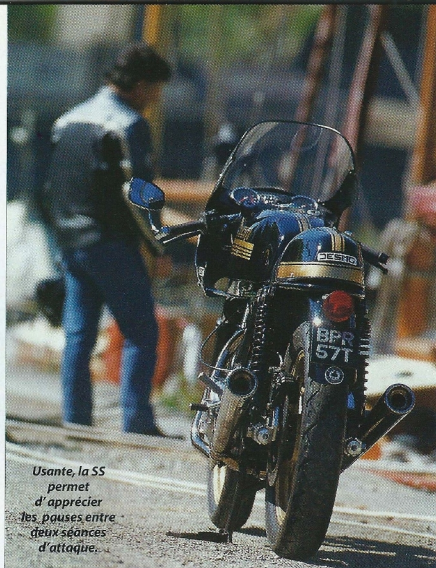
D'origine anglaise, la moto de notre essai est équipée d'instruments Smith au lieu des habituels Veglia.

La Ducati doit sa séduction surtout à son moteur

900 SS n'est pas ce qu'on appelle une moto facile. La position de conduite est pour le moins radicale avec beaucoup de poids sur les poignets et les avant-bras et la tête qui doit forcer sur la nuque pour maintenir le regard sur la route plutôt que sur le té de fourche. Après il y a l'embrayage, plutôt costaud, qu'il faut empoigner fréquemment pour compenser l'étalement de première plutôt long. Enfin, il y a cette partie-cycle longue comme un jour sans pain et sa direction comme programmée pour aller toujours tout droit. Et puis, en opposition complète avec cette raideur générale, il y a le moteur, doux, conciliant, qui tient le ralenti et reprend sur un filet de gaz pour peu qu'on ait pris garde de ne pas le laisser descendre sous 2 000 tours. Malgré tout, la 900 SS s'avère vite éprouvante à basse allure et franchement peu à son aise en ville. On la sent à contre-emploi, pas très heureuse du traitement qu'on lui inflige et piaffant d'impatience de retrouver un univers qui lui soit plus propice.

La reine des grandes courbes

Que la 900 SS n'aime pas la ville est finalement une bonne chose car cela vous force à l'emmener là où elle se sent bien. Ce n'est pas la bonne à tout faire, la fidèle amie du roule-toujours. La Ducat' vient de la



Usante, la SS permet d'apprécier les pauses entre deux séances d'attaque.

piste et se plaît à vous répéter qu'elle ne se métamorphosera jamais en traîne-couillon pour vos beaux yeux. A 130 km/h, le twin tourne gentiment autour des 4 200/4 300 tr/mn dans une absence totale de vibrations. A cette allure, la position de conduite est déjà plus supportable à défaut d'être idéale. En fait, c'est vers 160 que la pression de l'air équilibre la bascule du corps sur les poignets. La première ligne droite dégagee est l'occasion de le vérifier.

Au loin, un long enchaînement droite-gauche se dessine. Une brève coupure des gaz pour déclencher le transfert des masses sur l'avant, une poussée sur le bracelet intérieur et la Ducati entre dans la

courbe, comme aspirée par la trajectoire. Nouvelle brève coupure des gaz, nouvelle pression sur le bracelet opposé et la moto passe sur l'autre angle pour négocier avec le même naturel la seconde courbe. Les grandes enfilades constituent le plat préféré de cette machine au comportement conditionné par un empaquetement et une chasse hors norme. Elle s'en délecte, dissimulant sa raideur pour mettre en évidence sa tenue de cap et sa précision. On l'imagine royale dans les enfilades du vieux circuit de Spa du côté de Burnenville ou de Masta ou entre Glen Helen et Kirkmichael, sur l'île de Man, n'ayant qu'à moduler de la poignée de gaz pour ajuster la trajectoire de sa 900 Desmo lancée à plein régime...

La Ducati apprécie moins les virages



Itinéraire bis

L'essai de la Ducati nous a emmenés de Béchereil, au nord de Rennes, à Saint-Malo en passant par Dinan. Bien guidés, nous avons sillonné la région à la recherche de tout ce qu'elle possédait de virages pour que le tempérament de la Ducati puisse s'exprimer le plus franchement. Le réseau secondaire, plutôt en bon état, traverse de nombreux villages très bien restaurés et Dinan constitue une étape très agréable. On pourra hésiter entre la vieille ville magnifiquement préservée ou le port, plus touristique, pour une halte. En remontant vers l'estuaire de la Rance, on pourra opter pour l'Ouest et les plages de Saint-Lunaire, Saint-Briac et Saint-Jacut ou l'Est et une visite de la cité corsaire de Saint-Malo. Et pour dormir, à Avranches à deux coups de piston du Mont-Saint-Michel, un hôtel de charme trois étoiles – avec parking privé pour sécuriser votre monture –, qui est tenu par des passionnés de motos classiques et en particulier de Ducati. Hôtel la Ramade, 2 route de la côte, 50300 Marcy-les-Creux, 02 33 58 27 40, <http://www.laramade.fr>



Etroitement
dérivé du 750
SS, le 900
adopte dès
le départ les
carters "carrés",
il reçoit aussi
un allumage
électronique.

DUCATI 900 SS

lents et peut se montrer franchement mal à l'aise dans les passages très serrés du genre épingles à cheveux. Sa raideur vous tétanise les avant-bras et exige une certaine application pour dominer un comportement pas toujours homogène. La SS est difficile à inscrire mais quand elle a accepté de s'incliner, elle a tendance à en faire plus que ce qu'on attendait et à coller la corde trop tôt. Heureusement, le moteur est là pour rattraper les bavures. Une légère accélération et la Ducati se redresse et reprend la ligne qu'elle avait quittée un instant.

Mode d'emploi à saisir

Au bout de quelque temps, quand on a compris que malgré sa raideur la SS aime être conduite en finesse et se déstabilise assez rapidement si on emploie la manière forte, c'est plus avec la poignée de gaz qu'on dirige la moto qu'avec les bracelets. Couper les gaz facilite les entrées en courbes, accélérer maintient votre trajectoire. Présent dès les bas régimes, le V-twin commence à vraiment s'exprimer dès 3 000. La poussée est vigoureuse, pas brutale mais immédiate. Rien à voir avec la colère progressive des anciens quatre-pattes qui trépi-gnaient avant d'exploser vers 6 ou 7 000. Le Ducati ne prévient pas, il vous met un direct dans le plexus dès que vous vissez les gaz. La sensation qui en découle est unique. Au démarrage on a l'impression de détalé, de passer de l'arrêt à l'excès de vitesse sans transition, sur un simple mouvement du poignet. Après, il vous séduit par son allonge. Contrairement à un Guzzi qui pilonne vite, le Desmo peut monter jusqu'à 8 000

T. Dieterlin a longtemps bataillé pour les places d'honneur au Bol d'Argent 1979 sur cette 900 SS.



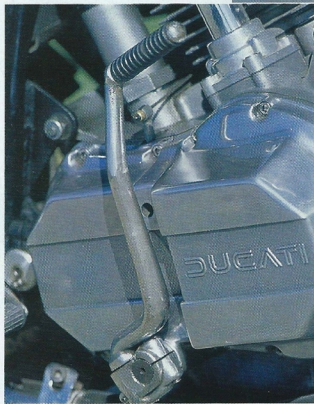
La mise en route ne pose pas de problème sauf quand le kick, fragile, fait des siennes.

tours sans problème. Toutefois, le couple culminant à 5 000 et la puissance aux alentours de 7 000, on a plutôt tendance à enrouler entre 4 500 et 6 500 pour profiter de la patate de cette mécanique qui reste le foyer de sensations intenses.

Née pour la bagarre

Avec ce 900 Desmo, Ducati avait réalisé un très bon moteur à la fois performant et doté d'une personnalité forte, donnant de nouveaux arguments à ceux qui disaient ne pas aimer les multicylindres pour leur fadeur et leur manque de caractère. Le fait est qu'avec ses 73 chevaux, le 900 SS ne craignait pas grand monde sur la route.

Il a fallu attendre les machines de 100 chevaux, Honda CB 900 Bol d'Or et Suzuki GSX 1100 par exemple, pour que la Ducati trouve un peu de répondant. Et encore fallait-il rester en plaine car dès que les vallonn-

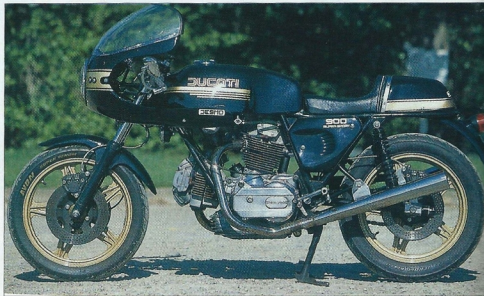


Si le comportement de la Ducati est daté, les



Difficile de faire plus simple, plus épuré en matière de style, pourtant le message est clair : cette moto là ne fait pas semblant !

Empattement immense et fourche très inclinée conditionnent la silhouette autant que la conduite.





Le rythme de la balade n'est pas celui qui convient le mieux à la 900 SS. Donnez-lui du sport !

L'alternative

Il n'y a guère que la Moto Guzzi 850 Le Mans qui puisse être directement opposée à la 900 SS. Les deux italiennes procèdent de la même mentalité et témoignent de la profonde passion de nos voisins transalpines pour la compétition. Contemporaine de la Ducati (elle est apparue en 1976), la Guzzi doit compter sur une mécanique moins envoûtante et plus triviale dans son comportement mais pas dénuée d'efficacité. En ce qui concerne la partie-cycle, la Le Mans est un peu moins rigoureuse à haute vitesse, mais plus à l'aise sur parcours sinueux (voir notre essai dans le n°3). Donnée pour 71 chevaux, elle frisait

les 200 km/h grâce à son maître-couple très avantageux. Dernier point commun, la Guzzi était vendue 22 200 F en 1976, soit exactement le même prix que la 900 SS. Outre la Guzzi, on ne voit pas bien quelle alternative mettre face à la 900 SS. Les grosses japonaises de l'époque sont puissantes mais lourdes et pas sportives, la BMW R 100 RS plus portée vers le grand tourisme rapide que vers le sport... Seule suggestion, une préparation sur base Norton, genre Gus Kuhn ou Commando Production Racer. Mais pour arriver au même niveau de performance, il faudra prendre de gros risques au plan de la fiabilité.

La Moto Guzzi Le Mans est la rivale désignée de la Ducati.



sensations qu'elle donne sont bien actuelles



Le feu arrière, emprunté aux 125 bas de gamme, fait un peu tache. La 900 SS ne se souciait pas des détails.

Si les premières 750 avaient un réservoir en poly, la 900, elle, possède un bidon en tôle.



La 900 SS a placé Ducati sur son orbite

nements pointaient à l'horizon, l'italienne prenait le large. Bien menée, une SS peut imprimer une cadence élevée. Les quelques enfilades rencontrées sur les routes des environs de Dinard n'ont fait que rafraîchir des souvenirs de bastons épiques sur les routes du Jura et de la Drôme il y a plus de vingt ans. Une fois qu'on a réussi à contourner l'inertie de la SS, la moto paraît facile, semblant passer d'un angle sur l'autre comme par magie. Le freinage, très moderne par sa puissance et la précision de sa commande, complète l'arsenal offert à Guido Brasletti pour défendre l'honneur de son italienne face à ses compères du Joe Bar team.

Née pour taquiner le chrono, la 900 SS sait aussi se montrer sous le jour plus inattendu de voyageuse tout à fait honorable. L'absence de vibrations et la protection correcte permettent d'envisager de longues étapes, y compris sur autoroute en soutenant une vitesse de croisière élevée. La seule condition à observer est de n'emprunter que des bonnes routes. Le faible débattement des suspensions se traduit par une dégradation totale du confort aux premières bosses rencontrées par les roues. Et sur mauvais revêtement, le comportement peut devenir problématique, la Ducati

pouvant aller jusqu'à des séries de guidonnages aussi violents qu'imprévisibles. A ce propos, à un journaliste qui lui demandait pourquoi conserver ces bêtes de direction qui vous obligent à chercher un parking de supermarché pour faire un demi-tour, l'ingénieur Taglioni avait répondu le plus sérieusement du monde : « C'est pour limiter l'ampleur des guidonnages lorsqu'ils se produisent ».

Peu agréable en ville, inadaptée au duo, détestant les bosses et refusant de jouer les utilitaires, la Ducati 900 SS est une machine sans concession, entièrement vouée aux sensations de conduite et à l'efficacité sportive. Déjà à sa sortie en 1976, ce programme était jugé très, voire trop, exclusif. Aujourd'hui, cette absence de compromis est perçue comme le respect d'une certaine conception de la sportive pure et authentique, inspirée par les leçons tirées de la course et non pervertie par le marketing. Preuve de courage ou d'inconscience de la part de Ducati, elle a grandement contribué au prestige du constructeur italien, lui permettant de traverser dix années de difficultés sans tomber dans l'oubli.

La 900 SS a en quelque sorte préparé le berceau où allaient naître les Ducati d'aujourd'hui.



Typiquement british, le rétro n'est pas d'origine. A noter l'encoche dans le carénage pour le passage du cliquotant.

A vendre

Christophe, propriétaire du magnifique exemplaire essayé dans ces pages, se sépare de sa 900 SS pour pouvoir s'adonner à son autre passion, les rallyes historiques automobiles. Mise à prix de la Ducati, 10 000 €. Pour plus de renseignements, téléphoner au 06 12 29 21 82.



La 900 NCR de Palomo-Lega au départ des 24 H du Mans en 1979. Magnifique et impressionnante.

Une 900 SS s'apprête à courir ces mêmes 24 H en catégorie Silhouette.



Compétition

Nées sur la piste, les SS étaient des bases idéales pour développer de véritables machines de compétition. L'usine Ducati n'ayant pas de service course à l'époque, c'est sous l'enseigne de NCR que s'illustrèrent les plus beaux spécimens. NCR, ce sont les initiales d'un petit atelier situé dans la banlieue de Bologne, à quelques encablures de l'usine Ducati où opèrent Rino Caracchi et Giorgio Nepoti, deux sorciers de la mécanique. Les deux compères connaissent très bien les Farné, Pedretti, Rocchia, et même Taglioni, les grands maîtres de la technique chez Ducati et très vite, NCR va devenir le département course, non déclaré mais très officiel, du constructeur. Véritables amoureux de mécaniques, les hommes de NCR ne vont cesser de travailler, de chercher des chevaux, gagner des grammes par-ci par-là pour réaliser quelques-unes des plus belles motos de course des années 1975 à 1980. C'est dans l'antre de la via Signorini qu'est née, entre autres, la machine avec laquelle Hailwood a gagné le TT en 1978.



La fermeture éclair qui permet d'accéder au petit coffre ménagé dans le dossier de selle : la classe italienne.



Pour respirer librement, le V-twin a besoin des gros carbus de 40 en cornet et d'échappements assez ouverts.