

- « Bonjour M. Ducati. Je voudrais prendre RdV pour essayer la 1200 Multistrada et pour le fun, la 959 ».
- « Désolé, la Panigale n'est pas en essai. Nous allons partir dans un quart d'heure et il reste la Multi en Enduro ».
- « Mince, j'ai pas prévu de sortir de la route ».
- « Nous non plus, bla bla bla, ... »



La belle de l'essai



La même en concession, mais avec toutes les options

A priori, je vais éprouver quelques difficultés à enjamber la bête, mais première grosse surprise : Je touche les pieds par terre et les deux.

Bon maintenant, il faut que je monte dessus ... et là, 2ème effet kiss cool, mes pieds n'ont pas décollé une fois les fesses posées sur la selle confort. Sa finesse et sa hauteur de 87 cm la rendent accessible à des moyens gabarits.

La Multi dispose d'un grand guidon pour un confort et une maniabilité accrue mais aussi, ne pas être en appui sur les pouces. Loin de déconcerter, on se sent tout de suite à l'aise, le dos et les épaules restant droit et incitant aux voyages au long-court. Les kms n'ont plus qu'à se tenir tranquille. Les commandes tombent vraiment bien sous les mains et la variété de réglages ne nécessitent pas un bac +10. (4 styles de pilotages, 3 réglages d'amortisseur, etc ...)



Le régulateur (de série)
ainsi que l'accès aux différentes
fonctions de bord

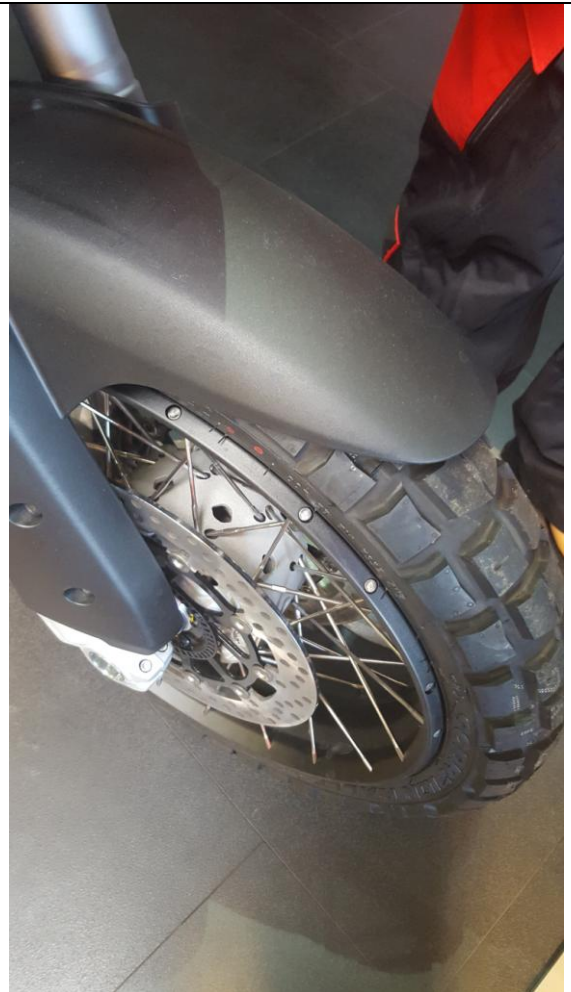


Un vide poche (de série) et une
sacoché réservoir rigide (en option)

Comme toutes les Multistrada, la clé reste dans la poche, ce qui s'avère très pratique lorsque l'on vient de se battre pour enfiler sa combinaison de pluie et s'apercevoir que les clés sont restées dans la poche du blouson.

Dans le modèle Enduro, les roues de 17" à bâton ont laissé place à des 19" à rayon mais toujours en tubeless. (Voir les rayons à l'extérieur du pneu sur la photo). Le confort s'en ressent immédiatement par l'absorption des cassis et la disparition de sensations néfastes remontant dans le guidon.

Ce modèle d'exposition chez Delta Moto est équipé de pneus mixtes, afin de justifier de l'appellation Enduro.



Petit briefing avant de s'engager sur le parcours.

« Il y a 2 spéciales sur routes fermées ».

« Allo, Hein, quoi, KES TA DI là ??? »

La prise en main est immédiate et les 30 litres du réservoir disparaissent dès le premier tour de roue. L'ordinateur m'annonce une autonomie de 535 km, ne reniant pas ses origines latines pleines d'enthousiasme. Malgré son poids, l'Italienne se montre cependant extrêmement docile en sortant du parking. Le tracé sinueux met en évidence un moteur plein de couple et de caractère, avec une sonorité envoutante conférée par Termignoni. A chaque virage et accélération, la Multistrada s'évertue à me mettre la banane (*le sourire, pas*

l'excroissance sur la tête, je ne suis plus équipé). « Je sais, c'est capillo-tracté comme plaisanterie. »

Le freinage est très facilement dosable, la moto ne bronche à aucun virage malgré la partie très dégradée du parcours, et l'ordinateur rempli parfaitement son rôle, me permettant de remettre les gaz en pleine courbe et bondir sur le virage suivant. On est tout de suite mis en confiance grâce notamment à la rigidité du cadre et la précision du freinage. Piloter devient un véritable régal.

Un double bras-oscillant contrairement au mono de la version classique, supprime les défauts de la route dans les lacets.

Ce modèle enduro offre aussi le gros avantage d'avoir de vraies grosses valises (en option) sans que le pot ne vienne dévorer le volume de rangement, un porte-paquet avec un top case (en option), des pare-cylindre enveloppant (en option) et des feux additionnels (en option).

On déplorera néanmoins le minimalisme du top case, ainsi dimensionné pour permettre l'ouverture des couvercles de sacoche par basculement vers l'arrière. Mais il est possible de le substituer par un modèle adaptable tout en gardant la même serrure Contact/Bagagerie, l'accès aux sacs ne se réalisant plus que par retrait des couvercles. Il serait bon que DUCATI revoie cela.



Malheureusement durant tout l'essai, je suis gêné par une boîte de vitesse ferme demandant un certain temps d'adaptation. Un sélecteur placé trop bas accentue le phénomène et les mauvais passages de vitesse sont légion. Je pensais pourtant être un gars bien sous tous rapports !!!

J'ai fait part de l'énorme plaisir que m'a procuré cet essai sur un circuit d'une heure, agrémenté de 2 portions de route viroleuse fermées pour moi, ... enfin, pour nous. On a beau se dire qu'il faut garder la tête froide, j'avais tout de même un Marshall qui repartait en Wheeling devant moi.

Pour conclure :

Beaucoup de ressemblance avec ma KTM. Ces 160 CV offrent un caractère moteur et un agrément de conduite comme peu d'autres, les 10 CV supplémentaires étant à mon avis placés très haut. Mais seule la lecture des courbes de puissance confirmerait mes dires.

Le comportement routier est tout simplement irréprochable malgré les 30 litres du réservoir, ma KTM étant un poil en retrait pour une autonomie dépassant rarement les 320 km. Mais combien cette Multi peut-elle réellement faire de kilomètres avant de sortir la carte Europ Assistance ? Elle est enfin équipée d'un frein arrière facilement dosable et la puissance de l'avant est excellente.

Un essai nocturne serait aussi le bienvenu afin de savoir si le plus gros défaut de ma KTM disparaît sur la belle Italienne, bien qu'aux dires des propriétaires, l'éclairage soit phénoménal.

La bagagerie mériterait aussi d'être revue en modifiant le système d'ouverture des sacoches et agrandissant le top-case. A voir s'il n'existe pas un modèle en adaptable.

Au final, une excellente moto et un essai hors du commun, en partenariat avec Volkswagen Genin de Valence.