



RENAISSANCE !

Trois petites années se sont écoulées depuis l'arrivée de l'Hypermotard 939. Entre le flot de nouveautés de la marque de Bologne et le coup d'épée dans l'eau des dernières moutures de HM, on avait presque oublié qu'elle était au catalogue. Et puis Ducati s'est réveillé avec ce nouvel Hypermotard 950...

JEAN-MICHEL LAINÉ - PHOTOS DUCATI



HYPERMOTARD 950

- 937 cm³
- 114 ch
- 96 Nm
- 178 kg à sec
- 12 690 €



En 2007, Ducati lançait un énorme pavé dans la marre avec l'annonce de l'Hypermotard. Rappelez-vous de ce gros D2 de 1100 cm³ dans un châssis tout droit sorti des paddocks de Supermotard.

Une hérésie certes, mais tellement désirable. Puis le D4 est arrivé avec la 821 et même satan en personne avec l'Hyperstrada pour nous expliquer que la HM c'est l'idéal pour voyager avec des valises. Et pourquoi pas une ST3 pour une manche de SBK ? Fort heureusement en 2019, Ducati bâillonne ses marketeux cocainés et écoute de nouveau ses pilotes pour revenir aux fondamentaux avec cette 950. Enfin !

En plein cœur de l'hiver, la neige est attendue dans les deux jours qui viennent. Ce ridicule répit météorologique est la seule fenêtre de tir pour rouler avec cette nouvelle machine pleine de promesses. Depuis le temps qu'on attendait un Hypermotard, on n'y croyait même plus. Et pourtant, c'est la « fun bike par excellence » nous dit Ducati. Tout le monde est donc enthousiaste à l'idée de se réchauffer autour d'une bonne pompe à

feu, parce que pour l'heure il fait 0 degré. C'est peu. Une petite alerte lumineuse au tableau de bord tente de nous dissuader. Elle nous indique que ce n'est pas raisonnable et qu'il fait trop froid, des fois qu'on envisageait de rouler avec nos petits gants d'été. Il est vrai que le soleil brille, alors attendons que la température monte en auscultant cette 950.

Revoilà le vrai Hypermotard

Si vous fermez les yeux depuis l'arrivée de la 821, vous pouvez les rouvrir. Le fitness c'est tendance et notre HM, telle une Youtubeuse avertie, n'y a pas échappé. Ducati nous annonce une perte de poids de 4 kg, dont 1,5 sur le moteur et 2,5 sur le reste. Mais le plus important est d'avoir retrouvé la ligne après les fêtes, celle qui faisait fantasmer tout le monde. Les errances sur la boucle arrière, le silencieux sur le côté voire même les valises (rien



**LE
TREILLIS
EST DE
RETOUR.
IL AVAIT
DÛ PARTIR
LOIN POUR
METTRE
AUTANT DE
TEMPS À
REVENIR !**



Avec le retour des pots sous la selle, la jante animée au monobras gagne en visibilité.

Le réservoir est affiné, et il perd 1,5 l de contenance. Tu m'étonnes que l'Hypermotard arrive à perdre 4 kg aussi facilement après les fêtes...

Les deux cartouches habillent bien la coque arrière, et ça sonne joliment !

La fourche Marzocchi est désormais réglable sur le modèle standard.

Vue de face, l'Hypermotard 950 s'est sensiblement affiné.

que d'y penser, on suffoque) sont oubliées. C'est le retour aux bases pour cette machine. D'ailleurs on ne parle plus que de sport en évoquant son nom et c'est tant mieux.

Ce qui saute aux yeux c'est bien sûr les échappements qui retrouvent leur place sous la selle. Ainsi en hauteur, ils laissent totalement apparaître la superbe jante sur son monobras et puis c'est bien plus pratique pour se réchauffer les doigts l'hiver venu. Il faut bien trouver un aspect pratique à cette machine qui n'en a aucun, pas même une vraie poignée pour se tenir. C'est un des points qui n'a jamais vraiment changé sur le HM, finalement.

Un autre changement bien visible concerne la boucle arrière. Le treillis est de retour. Il avait dû partir loin pour mettre autant de temps à revenir. Mais le voilà, il revient avec son coloris gris pour le distinguer du cadre principal et plus

fin que jamais avec des matériaux qui ont fait des progrès en 12 ans. D'ailleurs, le cadre de la 950 fait maintenant appel à des tubes de sections différentes pour contribuer à l'allègement, nous dit Ducati.

Il faut ajouter tout un tas de petites choses moins visibles. On peut citer dans le désordre les supports de repose-pieds passager qui sont de nouveau amovibles vu que de toutes les façons cette moto n'est clairement pas prévue pour rouler en duo sauf si vous visez le divorce, les nouvelles jantes plus légères, l'embrayage hydraulique avec son bocal qu'on aperçoit à gauche sur le nouveau guidon ou encore le tableau de bord TFT inspiré de celui de la Panigale V4 qui remplace le précédent LCD.

Et puis il y a tout ce qu'on ne voit pas. La nouvelle selle un peu plus étroite à l'entrejambe pour poser plus facilement les pieds par terre même si elle est toujours perchée à

87 cm du sol, le guidon plus large, la moto plus étroite avec un réservoir amputé de plus d'un litre, toute l'électronique de nouvelle génération, etc.

D'un rapide coup d'oeil désabusé à force d'attendre ce qui ne vient pas, on pourrait croire que les silencieux sous la selle sont le seul changement, mais c'est loin d'être le cas. Si le passage de la 821 à la 939 n'avait apporté que quelques centimètre-cubes et des aménagements pour la norme Euro 4, le passage de 939 à 950 est pour

TABLEAU DE BORD DE LA PANIGALE V4

La modernité gagne l'HM et permet de revenir aux fondamentaux, c'est à dire la sportivité. Pour ça, il y a le design et les équipements qui ont été revus, à commencer par le double échappement sous la selle, mais aussi ce tableau de bord

Inspiré de celui de la V4. En couleurs et parfaitement lisible tant qu'on n'a pas enfilé son casque, tout est affiché pour une lecture facile des informations essentielles.

Le souci reste de bien le voir avec un intégral sur la tête. Même si l'assise est un peu moins à l'aplomb, il faut baisser la tête. Sinon, c'est parfait.



Toujours aussi pratique, on enlève la selle de l'Hypermotard grâce à une clé spécifique qui trouve son logement juste derrière le radiateur...

Ducati l'occasion de rendre son Hypermotard de nouveau enviable en revenant aux sources.

En route pour l'hyper joie

Le tour du propriétaire est fait. Il est midi, on s'est longuement attardé au soleil tel le lézard sur l'asphalte en pleine surchauffe caniculaire. Le rêve. La réalité c'est qu'il fait maintenant 3°. La température est insoutenable, c'est monsieur Coué qui le dit. Il est temps de prendre la route. On appuie sur le bouton et le D4 s'ébroue. Chez Ducati France, ils sont formels : la sonorité de cette moto est homologuée. J'ai tout de même demandé si c'était en France vu le volume sonore qui s'échappe des tuyères rehaussées. Le rire du mécano veut sans doute dire « oui » à moins que je n'ai pas entendu la réponse. Les mélomanes seront ravis.

La position au guidon semble changer un peu. On est toujours

aussi haut mais moins sur l'avant avec cette nouvelle selle et ce nouveau guidon un peu élargi. C'est davantage un roadster haut perché qu'un trail dénudé, l'esprit est conservé ou plutôt enfin retrouvé. Cet Hypermotard reste une moto pour se faire plaisir avec un pilotage sportif, pas pour partir en voyage même si certains trouveront sans doute que c'est l'idéal. Pour cela, il y a la nouvelle Multistrada 950. Le nouvel embrayage à commande hydraulique est doux et facile à doser avec les doigts gelés. Imaginez avec les doigts tièdes, un bonheur.

C'est parti pour traverser la ville sur cette belle italienne. Il est difficile de dire si les gens se retournent pour l'admirer, même si en passant devant les vitrines je trouve que ça vaut le coup d'oeil, ou parce qu'ils se demandent ce qu'on fait à moto avec cette température. De toutes les façons, avec le bruit de l'échappement ils peuvent dire ce

qu'ils veulent, on ne les entend pas.

De 939 à 950, 11 de mieux, mais pourquoi ?

Toujours aussi rugueux à bas régimes, c'est-à-dire sous les 3 000 tr/min, la ville n'est pas vraiment une partie de plaisir au guidon d'un HM. Surtout qu'il est un peu plus large, ce qui n'aide pas à se faufiler. Heureusement que la douceur de l'embrayage compense partiellement cette punition. Quittons la ville au plus vite, le poignet gauche n'en peut plus et il y fait trop chaud... Calé à 5-6 000 tr/min sur l'autoroute, on s'échappe. Le moteur coupleux à ces régimes permet de belles reprises. Ça ronronne en direction de la campagne pour retrouver une température de 0°. HM et SM ça rime un peu finalement, surtout avec la tombée de la nuit.

Le moteur de la 821 faisait 821 cm³, celui de la 939 cubait 937 cm³ et celui de la 950 est de 937 cm³,





c'est clair que ce ne l'est pas. Cette numérotation est aussi incompréhensible que les changements qu'apportent le moteur de la 950. Ducati a travaillé pour lui faire perdre 1,5 kg et améliorer les performances, mais au fond le moteur est le même. Si on se fie aux fiches techniques, depuis la 939, la puissance gagne 1 cheval (de 113 à 114 ch) et le couple maxi perd 1,9 Nm 250 tr/min plus bas. Autant dire que ces infimes changements sont à mettre au compte des modifications de l'échappement et de la gestion électronique. Mécaniquement, rien ne change et à la conduite non plus. Le gain de puissance annoncé de 4 ch est entre la 821 et la 950, pas entre la 939 et la 950. De toutes les façons, 1 ou 4 ne changeront rien d'autre que des accords.

Trois modes de conduite sont disponibles. Le mode Urbain qui l'est bien (ah, ah) pratique aussi sous la pluie et qui apporte un peu de souplesse au L-Twin, le Touring où on passe le plus clair de son temps et bien sûr le mode Sport. Insupportable en ville, c'est celui qu'on choisira pour s'attaquer au réseau secondaire. La réponse est bien plus vive,

mais surtout la franche poussée est accompagnée de l'envoutante musique des silencieux. Les rapports s'enchaînent facilement avec ou sans l'embrayage hydraulique d'ailleurs. De 4 à 8 000 tr/min les reprises sont toujours convaincantes. C'est la plage idéale. Le mot plage fait rêver mon nez qui coule. Les kilomètres s'enchaînent, dommage que le shifter ne soit pas de série, mais les passages à la volée et l'étagement de la boîte sont parfaits.

Le plus étonnant est à mettre au compte des suspensions. La nouvelle fourche Marzocchi, réglable et plus légère grâce à l'usage de l'aluminium, ainsi que l'amortisseur Sachs travaillent parfaitement de concert. C'est à la fois efficace et confortable. Bon, la selle et la position font qu'on relativise rapidement la notion de confort, mais c'est bien mieux que ce qu'on pouvait attendre. Cet HM 950 est toujours vif et précis, c'est le principal puisqu'on achète cette moto pour ça. Une autre bonne surprise est que l'important débattement de 170 mm à l'avant n'est pas gênant lors des freinages appuyés. Il faut reconnaître que la position et le



large guidon aident à une parfaite maîtrise à condition de bien pousser sur les bras. Ne comptez pas vous laisser porter tranquillement lorsque le rythme augmente. Si le HM s'est mis au fitness, il exigera de vous de vous mettre au body pump. Un vrai sparing partner, cet Hypermotard.

Alors, hyper mieux cet HM ?

Il faut reconnaître que la conduite ne change pas, ou trop peu face à la 939 pour que ce soit flagrant. Seules les suspensions semblent apporter du mieux. Ce qui change, c'est le design et l'équipement. De

Les flancs sont largement redessinés, plus fins, laissant plus de place au nouveau cadre treillis.

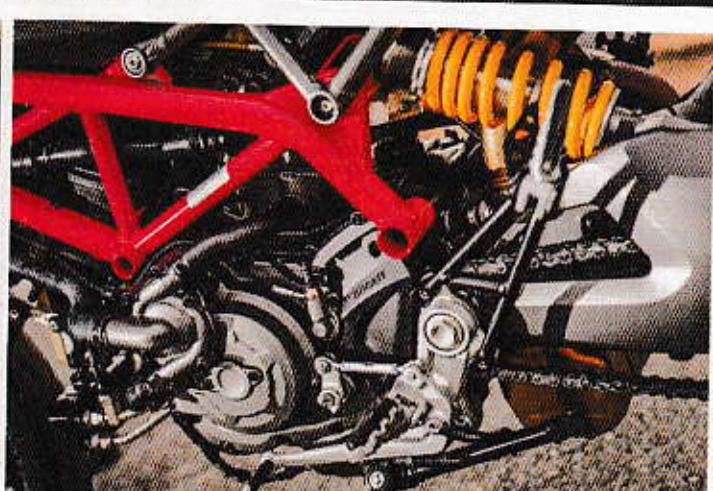
L'ÉLECTRONIQUE EN OPTION ... OU PAS

Modes de conduite, ABS en courbe, contrôle de traction et antiwheeling sont de série. Le shifter Ducati Quick Shift (DQS) est en option sur l'HM (en série sur le SP). Il est aussi possible d'opter pour un antivol électronique, le Ducati Multimedia System pour recevoir des appels, des messages SMS et écouter la musique via une connexion Bluetooth. Une dernière option est disponible : les poignées chauffantes.

FICHE TECHNIQUE DUCATI HYPERMOTARD 950

MOTEUR Type Testastretta 11° bicylindre en L, 4 soupapes par cylindre, distribution desmodromique, refroidissement liquide. **Cylindrée** 937 cm³ **Alésage x course** 94 x 67,5 mm **Taux de compression** 13,3 : 1 **Puissance*** 114 ch (84 kW) à 9 000 tr/min **Couple*** 96 Nm à 7 250 tr/min **Injection** électronique, admission ø 53 mm, commande ride-by-wire **TRANSMISSION** Boîte 6 rapports **Ratios** 1=37/15 2=30/17 3=28/20 4=26/22 5=24/23 6=23/24 **Transmission** par chaîne, 15 x 43 **Embrayage** multidisque à bain d'huile, commande hydraulique **PARTIE CYCLE** Cadre treillis tubulaire en acier **Angle de chasse** 25° **Chasse** 104 mm **Suspension** AV fourche Marzocchi aluminium UPD ø 45 mm, réglable P/D/C, déb. 170 mm **Suspension** AR amortisseur Sachs réglable P/D, manobras en aluminium, déb. 150 mm **Frein** AV 2 disques 320 mm semi flottants, étriers monoblocs Brembo à montage radial 4 pistons, levier radial réglable, Cornering ABS **Frein** AR 1 disque 245 mm, étrier 2 pistons, Cornering ABS **Roues** AV-AR jantes 3 branches en alliage en Y 3,5 x 17 - 5,5x17 **Pneu** AV-AR Pirelli Diablo Rosso III 120/70 ZR17 - 180/55 ZR17 **GABARIT - POIDS - INFOS PRATIQUES** Empattement 1 493 mm **Hauteur de selle** 870 mm **Poids à sec*** 178 kg **Poids en ordre de marche*** 200 kg **Réservoir** 14,5 l **Consommation** 5,1 l/100 km

*données constructeur



Le 939 avait changé le moteur mais pas le reste, le 950 change le reste mais pas le moteur.

retour au chaud dans le garage, laissant la neige arriver tranquillement, c'est l'occasion de prendre un remontant et quelques notes sur la vie au guidon.

Commençons par le superbe tableau de bord TFT en couleurs inspiré par celui de la Panigale V4 qui vient remplacer l'afficheur LCD de la 939. C'est beau, d'une belle netteté et d'une parfaite lisibilité lorsqu'on lit les informations... à l'arrêt. En roulant, ce n'est pas encore le cas même si l'assise moins sur l'avant facilite la lecture. Avec un

casque intégral, il faut encore baisser la tête pour voir quelque chose comme la vitesse par exemple. C'est pire avec un casque cross. Passer d'un mode à l'autre se fait avec les boutons sur le commodo gauche. C'est facile même avec de gros gants.

L'électronique est confiée à une nouvelle centrale inertielle Bosch 6 axes. Elle s'occupe de tout, dont le déclenchement sur l'angle de l'ABS, bien pratique avec ces températures, le contrôle de traction, etc. L'hiver aidant, cette technologie évite quelques petits tracas, mais toujours avec une agréable discrétion. Changer les paramètres dans les menus est nettement moins agréable, c'est un vrai jeu de patience qui aura vite fait d'énerver le joueur, qu'il soit frigorifié ou non. Enfin normalement, une fois ses réglages faits, on n'y touchera

plus ou plus trop. Disons qu'on y touchera plus calmement.

Du côté des choses qui fâchent, il y a la selle qu'on peut ôter pour accéder à des petites choses. C'est toujours une vis qui la maintient sur l'arrière. Pas une vis à 6 pans, plate ou cruciforme, non, une vis avec une clé spéciale. Lorsqu'on ne s'en sert pas, elle vient se coincer à l'arrière du radiateur bien chaud en fin de journée. C'est sympa l'hiver, un radiateur chaud. Comme il n'y a rien à faire sous la selle lors d'une balade, cette précieuse clé trouvera prudemment sa place à la maison pour éviter de l'égarer ou de se la faire voler.

Enfin, la réduction du poids de 4 kg avec les pleins s'obtient aussi par un réservoir plus petit (et étroit) qui concède 1,5 l. Il en reste donc 14,5, ce qui réduit l'autonomie déjà pas forcément énorme de cette

DE GAMELLES TU NE COMMETTRAS POINT

La bonne nouvelle est qu'une petite glisse côté droit coûtera peut-être moins cher puisque le silencieux n'y est plus. Là où il est dorénavant, il est plus difficilement atteignable et côté frais, on ne sera sans doute plus à ça près. Par contre, si les rétroviseurs brinquebalants dans lesquels on ne voit presque rien ne sont plus au bout du guidon depuis belle lurette, les clignotants sont toujours très exposés dans les protège-mains qui, du coup, coûtent un bras



machine qui n'incite pas vraiment à une conduite coulée.

Petits comptes à la bolonaise

Ducati nous parle toujours de la précédente génération en évoquant ce 950, mais attention car selon le sujet ce n'est pas toujours de la même génération précédente dont il s'agit. La précédente génération de moteur est celle du 821, c'est lui qui a 4 ch de moins, alors que la précédente génération est le 939 qui avait déjà adopté le bloc de 937 cm³. Trois années les séparent. Le 939 avait changé le moteur mais pas le reste, le 950 change le reste mais pas le moteur. Capisci ? Ce nouvel HM950 n'en reste pas moins désirable. Alors pourquoi, si la dynamique ne change quasiment pas par rapport au 939 ? Parce qu'on retrouve à son guidon

l'essence même de l'HM. Il y a son dessin bien plus proche de l'Hypermotard originel. Cela joue avec la perception de la conduite même si objectivement cela ne change rien du tout. Oui, en mettant les silencieux sous la selle, on rehausse le centre de gravité, mais la boucle arrière treillis et l'échappement haut, c'est sa signature. L'assise un peu modifiée, le guidon un chouilla plus large et la nouvelle fourche finissent de soigner le ressenti. Le riche et élégant tableau de bord TFT en couleurs finit d'apporter une touche très qualitative à cette Ducati. Bien sûr, le renouveau ne vient pas véritablement du bicylindre cette fois-ci, mais cette machine dédiée au plaisir de pilotage a retrouvé son âme et toute sa légitimité dans la gamme Ducati. La température est remontée, il fait maintenant 20°. Dans le salon,

c'est bien mieux. Il est temps de conclure un café à la main. Je ne sais pas si on peut pardonner à Ducati des égarements tels qu'une Hyperstrada, le summum du travestissement d'une Hypermotard, mais soyons magnanime envers ce nouvel 950 qui apporte tout ce qui avait disparu depuis l'arrivée du moteur D4. On retrouve ce qui nous plaisait lorsque c'était encore un D2 qui faisait vibrer la Ducati autant que nos tripes. Ce n'était pas réellement le moteur le souci, mais tout ce qu'il y avait autour. La preuve avec ce sympathique et dynamique D4, plus sobre et aux normes actuelles. Cette 950 n'est objectivement pas une énorme nouveauté, mais c'est une machine qui vit surtout en mode Sport, qui a retrouvé les lignes de sa jeunesse et tout son sex-appeal. On lui pardonne ? Allez, on lui pardonne.

BOSCH, C'EST BIEN MIEUX EN 6D

La nouvelle centrale inertielle de mesures à 6 axes contrôle tout. Un ange gardien pour les plus optimistes. Contrôle de traction, wheeling et freinage antiblocage en courbe sont préréglés par les trois modes de conduite, du plus intrusif ou plus fou-fou. Mais rassurez-vous, vous pouvez tout paramétrer selon vos talents de metteur au point. Il faut juste s'armer de patience pour rentrer dans tous les écrans de l'interface avec les deux boutons au guidon gauche. De quoi s'énerver avant de prendre la route...