

Essais de la Multistrada V4 du 09 janvier 2021

Les conditions de l'essais.

Les conditions ne sont pas optimales, mais je ne voulais pas attendre plus.

La route est très froide, parfois humide, les températures entre -1 et +2°C, la moto n'est pas rodée, à peine 100 km ce qui limite l'utilisation du moteur.

Mais on peut tout de même apprécier se faire un premier avis complet.

L'essais est nécessairement comparatif avec ma Multistrada 1200 DVT, ligne TERMIGNONI complète avec MAP, boîtier filtre à air modifié, filtre à racing, pneu sport Michelin power 5 à l'avant et 45000 km au compteur.

En statique

Les différences sont importantes, l'esprit d'origine est là mais contrairement aux premiers modèles les ingénieurs ont privilégié l'efficacité à l'esthétique.

Vue de côté droit



L'avant de la V4 est plus volumineux, moins fluide, elle conserve un aspect agressif sympathique, l'habillage noir, alu, rouge est bien équilibré. Les ailerons et déflecteur s'intègrent bien, mais je préfère l'esthétique du cadre treillis et la vue du moteur de la DVT.

L'arrière de la V4 est d'un banal, déprimant bavette immense, plus de monobras, bref quelconque.

Vue côté gauche.



La V4 est mieux fini, il n'y a plus l'affreuse boîte de récupération des fluides et la tuyauterie apparente.

De face



Sans le radar avant (modèle d'essais non équipé) la V4 est un peu moins difforme que les photos vues dans la presse, mais cette grosse « pelle à tarte » qui sert de bulle est très moche (priorité à l'efficacité), le nez noir est très imposant.

Les protèges mains de la V4 sont d'un banal à pleurer, mais moins cher en cas de casse et pour les « roule toujours » on peut y installer des manchons sans cacher les clignotants (priorité à l'efficacité).



L'esprit de la Multistrada est là, mais je préfère clairement l'ancienne.

Vue arrière



A gauche une Multistrada reconnaissable facilement, à droite une moto du commerce, pneu de 170, bavette allemande à rallonge (selon mon DS, interdit de la modifier au cas de radar arrière), éclairage de plaque imposant (peu visible sur la photo). Heureusement le pot est un peu travaillé, assez fin en vue arrière.

Bref l'arrière est très décevant.

Les détails



L'écran TFT est juste magnifique, complet, lisible.

La navigation est intuitive

Je n'ai pas eu le temps de tester le GPS intégré, ça sera pour une prochaine.

J'aime moins la finition avec les vis apparentes comme sur le modèle 2010.

La bulle se règle du bout des doigts à la montée et à la descente, belle évolution par rapport à la DVT.



Les support valise sont des protubérances disgracieuses par rapport aux encoches esthétique de la DVT. Le choix est dicté pour simplifier la pose des valises, et l'attache arrière se déplace en fonction des pressions du vent sur les valises (priorité à l'efficacité), le tout pour améliorer la stabilité à haute vitesse (à tester). C'est toujours mieux que la concurrence qui propose souvent des jeux de barres hideuses pour les valises,

Le rangement du téléphone est très pratique mais un peu juste pour mon S10+ et sa coque qui frotte pour s'y loger.

En selle à l'arrêt.

La selle est beaucoup plus ferme (certes la mienne est rodée...) et plus fine. A tester en longue distance, je redoute un confort d'assise moins bon.

La position est parfaite tout tombe bien, on domine la moto. La selle en position haute est parfaite pour moi (1.86m), j'ai les jambes moins pliées, bref on s'y sent très bien tout de suite bien, avantage à la V4.

En position débout (off road) on est bien mieux, plus droit, mouvement libre, bien (même si l'usage off road est rarissime pour moi)

En route.

Le son

On démarre et là quelle déception, pas de son, pas d'âme. Rien à voir avec la présence moteur du la Streetfighter V4 S que j'avais déjà essayé.

Une petite variante quand elle se met à tourner sur deux cylindres (lorsque la moto est à l'arrêt pour le confort thermique et la consommation, le processus de combustion dans les 2 cylindres arrière est interrompu), mais ça reste fade.

A essayer avec une ligne complète mais encore un surcote et quid de l'homologation (à creuser) ?

La selle chauffante et déflecteurs

Il faisait froid (-1 à 2°C), j'ai mis en position faible, mais au bout de 15 km ça chauffait trop, j'ai coupé.

Réservé à ceux qui font des hivernales...

Sinon je n'ai pas été gêné par les déflecteur qui ramène l'air sur les cylindres et les pieds. J'étais bien équipé, donc pas plus froid avec la mienne qu'avec la V4 et ces déflecteurs.

La bulle

La protection de la bulle est très bonne surtout en position haute, mais j'ai quand ressenti quelques turbulences sur le haut du casque et sur les épaules. Avec cet esthétique pelle à tarte je pensais que ça serait parfait.

Mais j'ai l'habitude de rouler en bulle courte soit avec toujours une pression de l'air constante sans trop de turbulence.

Agilité

La moto est facile, pas besoin de mode d'emploi, elle tourne toute seule, à la fois « agile et stable ». Que ça soit à faible ou forte vitesse. Efficace, simple, jamais brutale, non critiquable. Bref EFFICACE, la roue de 19 ne pénalise pas le dynamisme.

Mais il faut faire le test de changer de moto à la volée. A peine mon essai terminé j'ai sauté sur ma Multistrada (j'avais prévenu mon DS pour qu'il ne me course pas...). Incroyable la différence, légère, aucune inertie, ma DVT se jette dans les courbes.

La mienne est très vive et incisive, bien moins intuitive c'est certain, beaucoup plus joueuse, mais il faut plus l'apprivoiser (c'est bon je ma connais par cœur).

En toute franchise les différences s'estompent vite car on s'adapte sans problème aux deux géométries dans un usage courant. Il n'en reste pas moins que le comportement diffère réellement.

Il faut également considérer que la jante de 17 empêche de monter des pneus sportifs. Nombreux utilisateurs aimaient monter les M7RR ou Power RS ou Diablo™ Rosso, ça ne sera plus possible.

Certes les pneus Touring ont fait des progrès mais le top du grip et de l'agilité reste l'apanage des pneus sport.

Suspension

Très bon accord, les irrégularités de la route sont mieux gommées, moins de plongé que la mienne (qui n'est pas une référence en la matière et elle commence peut-être à vieillir un peu).

Les différences sont moins marquées entre le mode Touring et le mode Sport (en comparaison à la mienne), mais ce ne me dérange pas, le mode sport sur la mienne est trop ferme à mon goût, je ne l'ai utilisé que sur circuit ou bitume exceptionnel.

Le comportement est donc très bon pour un usage Touring. Il faudrait essayer les réglages plus en détail pour voir si l'on peut donner un comportement plus sportif.

Le freinage

J'ai trouvé le freinage plus mordant, très progressif.

Bref léger mieux que la mienne.

Le moteur

L'essai n'est que partiel du fait du rodage en cours.

Le shifter quel bonheur, comme ça me manque sur la mienne !

Comme attendu le moteur est très souple en bas, peu de vibrations, il pousse très fort, très tôt.

Pour l'apprécier il faut bien désactiver le DWC qui castre la poussée en bas régime sur les premiers rapports.

Sans le DWC c'est juste top, chaque tour de poigné une sortie de virage ou de rondpoint fait lever l'avant, c'est joueur, plaisant, plus simple et doux qu'avec le V2, j'adore.

Après cette poussée musclée, et bien ça pousse toujours, ça fait le job mais c'est linéaire.

Certes efficace, mais linéaire. Pas de creux, ni de coup de pied au cul, bref performant et efficace.

J'ai fait le test (sur autoroute bien sûr), régulateur à 111 km/h en 6e puis ouverture à fond :

- Le V4 (3800 t/mn de mémoire) : réagit, accélère en continu, bref efficace
- Le V2 (4100 t/mn) : donc un gros coup de pied, prend de l'élan puis explose au-dessus de 6000 t/mn (la banane quoi !)

Autre test, en 6^e à 2500 t/mn :

- Le V4 accepte, ne vibre pas trop, prend vite des tours, mais je m'attendais à mieux, je pense de mémoire que le flat de la GS pousse plus fort dans cet exercice en peu extrême.
- Le V2 : cogne, râle, vibre, t'insulte en te disant de rétrograder, mais finalement trouve son rythme (alors que le V4 est loin devant).

Globalement ce moteur V4 est très bon, plus simple à utiliser, pardonne un mauvais rapport en courbe, délivre de vraie sensation, exploitable sur toute sa plage. Impatient de le retester un foie rodé.

Le V2 est plus rude, moins facile, mais quand on le connaît il donne vraiment de l'adrénaline.

Le bilan

Ducati à fait le choix de l'efficacité avant tout pour toucher un public plus large.

Bravo pour l'espacement des révisions, les gros rouleurs seront heureux.

C'est une moto faite pour voyager longtemps en tout confort, mais sans sacrifier le dynamisme.

Mais alors, dans la mesure où l'aspect sportif est oublié, pourquoi ne pas aller au bout de la démarche et mettre carrément un cardan, ça serait plus logique et au moins on aurait gardé un monobras !

Ducati à fait des choix, mais est-ce que ça sera suffisant pour détrôner la GS ? Je ne suis pas certain.

Il y aura des parts de marché gagnées c'est certain, mais aussi des passionnés qui vont se détourner vers d'autres concurrents (pas la GS...).

Elle pourrait être la remplaçante de la mienne, elle correspond à mon usage courant pour les gros road trip, elle garde un dynamisme, mais il me faudrait du temps pour accepter ou pas les choix esthétiques.

Une version Pikes Peak, jante de 17, suspension Öhlins (même non pilotées), monobras et je craque 😊

Les plus :

- Moto facile et efficace
- Moteur très rempli, parfait en usage courant (mais est-il vraiment meilleur que la concurrence ?)
- Equilibre et confort très abouti idéale pour voyager.
- Electronique toujours au TOP pas intrusive et paramétrable.

Les moins :

- L'esthétique sacrifiée pour l'efficacité, il faudra du temps pour accepter ou pas.
- La recherche de perfection gomme le caractère
- Jantes de 19 adieux les pneus sport