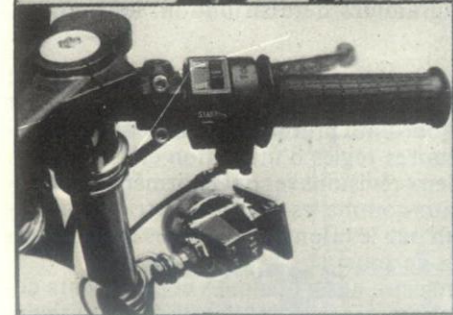
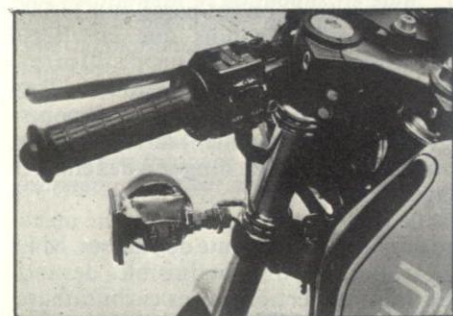
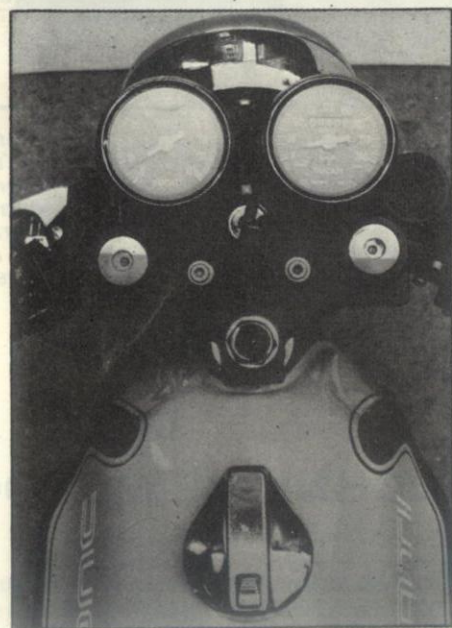
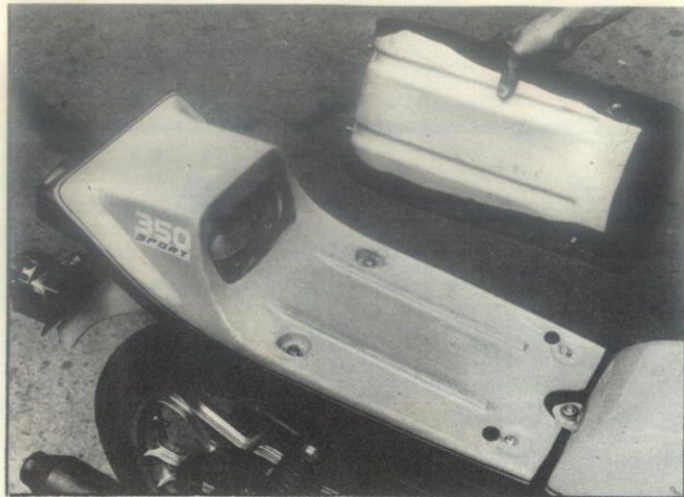


La recherche esthétique de la Ducati 350 Sport Desmo est sans doute un des points en faveur de la moto bolognaise. Les dessinateurs ont réussi à trouver le moyen de lier l'architecture un peu massive et démodée du moteur et les lignes propres et élancées de la carrosserie. Encore un « trou » esthétique à combler, sur le tableau de bord et sur l'ensemble dossier-porte plaque. Peu de motos peuvent se vanter d'avoir la section frontale réduite et donc le coefficient de pénétration élevé de cette Ducati dont les principales dimensions sont : longueur 2050 mm, entraxe 1400 mm, hauteur à la selle 800 mm, garde au sol 190 mm. Comme on le voit sur la photo, la moto est équipée de roues FPS ou Speed-Line.

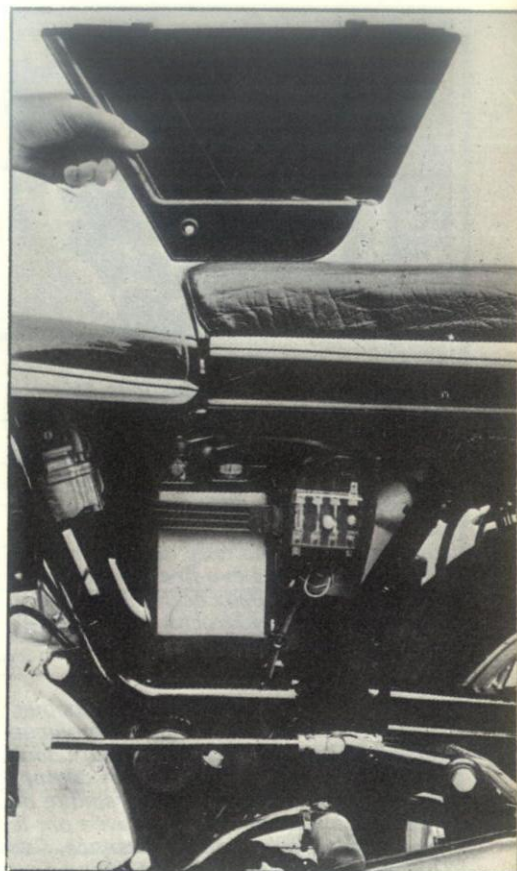
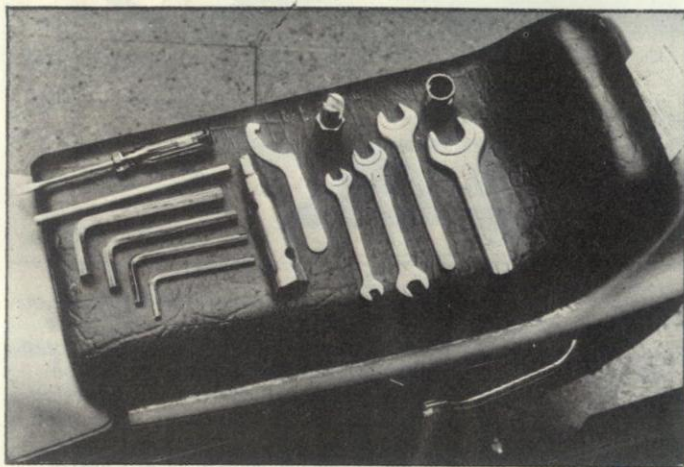


Les instruments ne sont pas au niveau esthétique et fonctionnel de la partie-cycle. Mais les écarts au tachymètre sont assez réduits ; quand l'indice marque 50, on est en réalité à un peu plus (50,420) tandis qu'aux 100 correspondent 97,290 km/h et aux 150, 144,120 km/h. Selon nos relevés au banc dynamométrique, le compte-tours est assez précis jusqu'aux 8000 tours tandis qu'à 8500, il marque bien 1000 tours en plus. Les commandes électriques au guidon ont un fonctionnement approximatif au point de créer de sérieux périls en conduite nocturne. A noter le système de fixation original anti-vibration du phare et les indicateurs de direction entièrement en plastique.





*La petite selle emboutie est fixée à la structure portante en fibre de verre, au moyen de quatre ancrages sur tampons de caoutchouc. Sur le dossier est ménagé un espace pour la trousse à outils. En dehors de quatre clés plates, on note l'outillage spécial pour régler la tension de la chaîne en agissant sur l'excentrique situé sur le pivot de bras oscillant. A l'époque où nous avons fait cet essai, le livret d'entretien était encore en préparation.*



les épaules.

Mais évidemment, une moto de ce type a aussi des désavantages. Quels sont-ils ? Avant tout, cette moto n'est pas très adaptée au tourisme, surtout à cause du moteur qui, pour donner le meilleur de lui-même, doit tourner très fort. La position de conduite peut être fatigante à la longue en voyage et la machine ne prévoit pas de prendre deux personnes car il n'y a pas de repose-pieds pour le passager. Dès le début, les vibrations engendrées par ce bicylindre parallèle face à la marche, sont importantes et peuvent être difficiles à supporter à la longue. Enfin, les finitions et le fonctionnement de certains éléments sont plutôt décevants. L'esthétique de cette moto est indiscutablement stimulante mais il y a encore beaucoup à faire au tableau de bord, aux instruments et aux commandes au guidon et aux pieds. Dans l'ensemble, l'assiette de conduite est semblable à celle de la 500 Sport Desmo. Nous aimerions des repose-pieds plus hauts et plus en arrière. Mais, mise en marche, comment se comporte cette trois et demi ? On a une sensation de moto compacte, nerveuse et rapide à accélérer et à pen-

cher quand elle est menée fermement. La conduite qui en découle est précise, type course, avec une machine qui s'inscrit toujours bien dans sa trajectoire encore que, parfois, elle ait tendance à s'ouvrir un peu vers l'extérieur en sortie de virage. Le moteur, placé plus haut dans le nouveau cadre, par rapport à celui de la version touristique GTL, demande une certaine décision pour monter car son centre de gravité, plus haut, sous l'effet de la force centrifuge en courbe, tend à tirer la moto vers l'extérieur.

On doit donc pencher de manière à ce que la force de gravité puisse équilibrer la force centrifuge mais, si l'on exagère, la force de gravité prévaut rapidement et la moto se couche vers l'intérieur. Son centre de gravité légèrement plus élevé a donc rendu cette machine plus sensible aux variations de vitesse et aux déplacements de poids de charge ou du pilote. Donc, une conduite sensible et obéissante à condition que le pilote ait une idée sur la façon d'affronter les courbes à allure soutenue.

Domage que ce comportement ne soit pas aidé par des commandes de boîte de vitesses et de frein arrière, vraiment mal

disposées et jouant beaucoup. C'est l'utilisateur qui devra réaliser des pédales bien faites. Les performances, sans être celles des deux-temps, offrent un point de départ en rapport avec les ressources de la partie-cycle. La restructuration de la distribution par rapport au modèle GTL, est plus conséquente, proportionnellement aux modèles 500 GTL et 500 Sport Desmo. Les soupapes sont plus grosses de deux millimètres et le diagramme de distribution a complètement été revu en ce qui concerne les degrés d'avance et de retard.

Dans l'ensemble, cette Desmo concurrence les meilleurs quatre temps sportifs de sa cylindrée, avec une consommation se limitant aux 17,5 km/litre, ce qui oblige pourtant à faire le plein tous les 180 km vu la capacité réduite du réservoir.

Comme sa sœur de plus grande cylindrée, cette moto s'adresse aux passionnés de conduite sportive disposés à faire les quelques sacrifices imposés par une production de type quasi-artisanal à un moment où l'histoire du motocyclisme italien impose à ses constructeurs et utilisateurs une certaine adaptation pour sauver sa production. ■