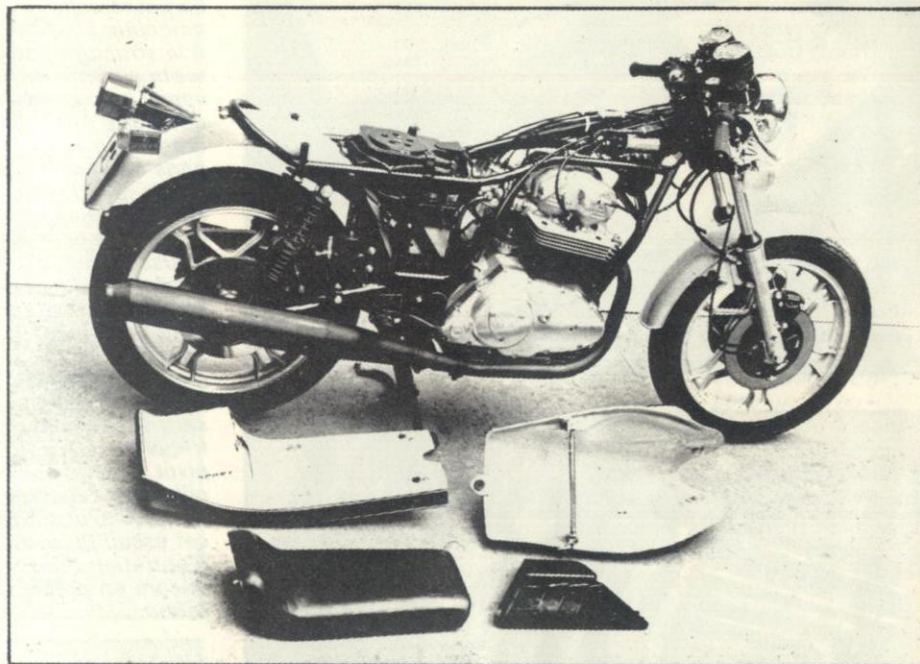
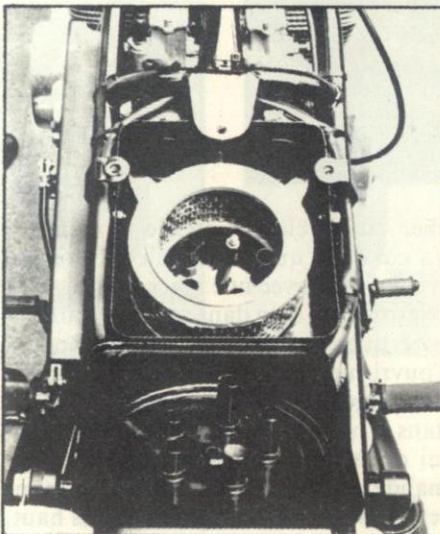


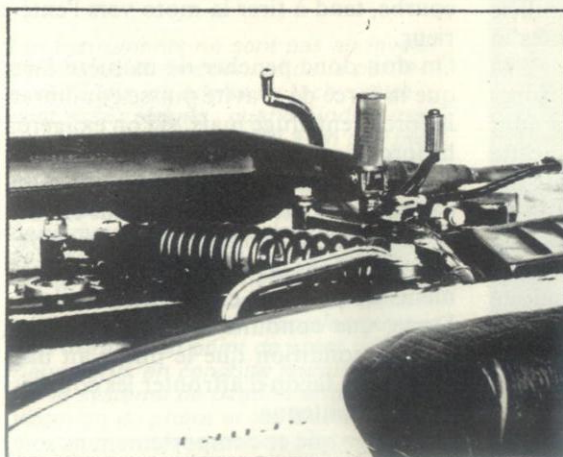
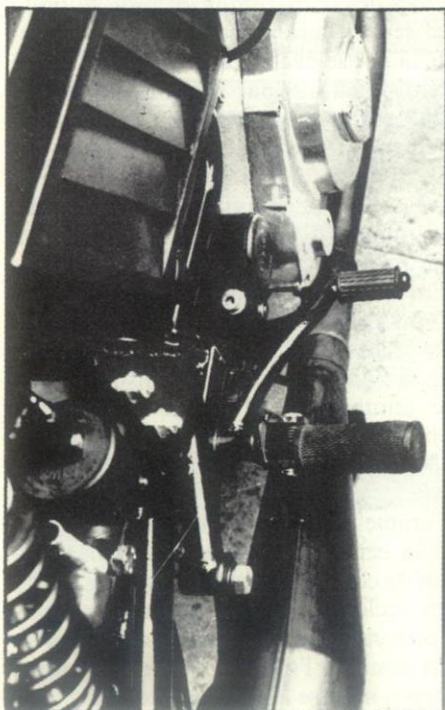
Les cache latéraux en plastique ôtés, on accède à la grosse batterie, aux régulateurs de tension et aux fusibles. Pour démarrer sans problème, un bicylindre aussi comprimé que celui-ci, il faut une batterie puissante et donc lourde. Inévitablement, elle contribue à augmenter le poids total de cette moto et, en outre, elle élève le centre de gravité. L'accès aux deux carburateurs, renfermés dans la structure du cadre, est problématique.



Le gros filtre à air, de type automobile, est contenu dans la boîte métallique disposée entre les tubes du cadre sous la selle. Pour y accéder, il faut démonter la selle et le réservoir, la rapidité de cette manœuvre étant entravée par la présence des robinets à essence. Ces Ducati ne sont pas vraiment l'idéal pour ceux qui aiment accomplir des opérations d'entretien et de réparation simples et rapides.



Cette photo illustre bien la structure du cadre, à double berceau ouvert, avec moteur servant d'élément portant, complètement suspendu à la partie supérieure. A noter la colonne de direction unie au pivot de fourche par une structure rhomboïdale constituée de deux triangles unis à la base et aux verticales opposées. C'est une des structures les plus rigides qui puissent accueillir un moteur à l'intérieur. Mais la largeur de la partie supérieure impose de larges évasements au fond du réservoir qui en réduisent inévitablement la capacité. La colonne de direction est inclinée à 29° et renferme des roulements à rouleaux coniques de 26 x 52 x 15 tandis que le pivot de fourche travaille sur coussinets bronze.



Les repose-pieds sont trop pauvres et mal réalisés. Le levier de changement de vitesses a trop de jeu pour rendre les passages précis et rapides. Le levier de frein, en dehors du fait qu'il vient buter contre le pot d'échappement et voit ainsi son excursion limitée, reste trop haut, obligeant le pilote à soulever le pied du repose-pieds pour pouvoir l'actionner. Si on sert fort les repose-pieds, qui sont repliables, on bloque les leviers à cause d'un manque de jeu latéral.



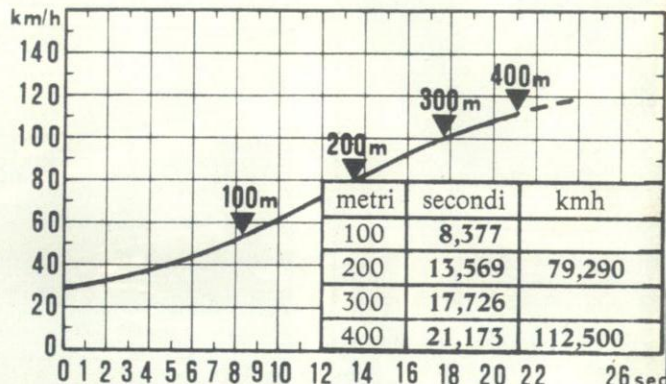
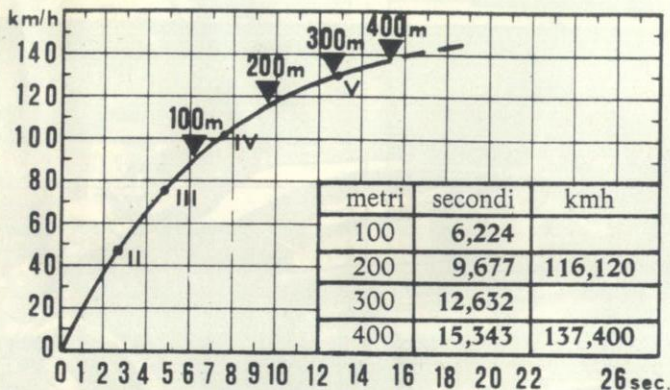
En cette page, nous publions les résultats que nous avons mesurés avec l'instrumentation de la piste d'essais Pirelli de Vizzola Ticino et les instruments de notre centre d'Essais et d'Analyses de Nerviano. Ce sont des chiffres fondamentaux pour compléter l'examen de la moto.

REPRISE

Cet essai aussi est effectué sur une distance de 400 mètres, partant de la plus petite vitesse possible au plus haut rapport sans que le moteur ne cogne. C'est un indice du couple. Dans le cas de la Ducati 350 SD, l'entrée dans la base ne s'est produite qu'à 29,650 km/h, chiffre vraiment réduit pour une bicylindre sportive. Les 100 à l'heure ont été atteints en 300 mètres.

NOTRE ESSAI EN CHIFFRES

ACCELERATION DEPART ARRETE



Sur cette épreuve sur la classique distance des 400 mètres, la Ducati 350 SD a amélioré de 8 dixièmes le chiffre réalisé par sa sœur GTL. Ce n'est pas rien si l'on pense que ce chiffre a été obtenu avec une moto de poids pratiquement identique. A noter aussi la bonne progression aux changements de vitesse, grâce au choix parfait des rapports.

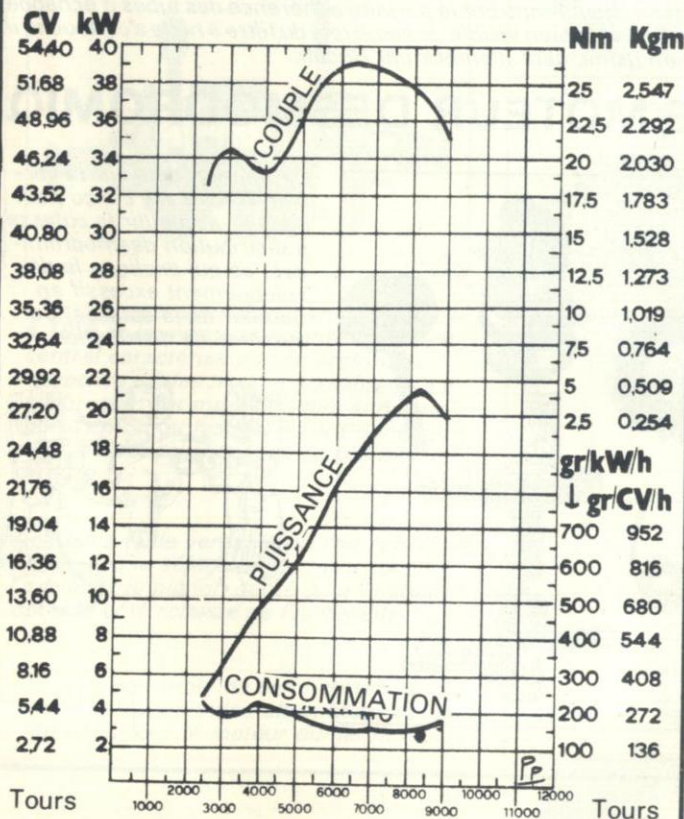
VITESSE, POIDS ET CONSOMMATION

Vitesse maximum en position couchée : 163,5 km/h.
Vitesse maximum position normale : 154,370 km/h.
Poids à sec : 187 kg (85 avant, 102 arrière).
Consommation en ville : 17 km/litre.
Consommation sur route : 19 km/litre.
Consommation moyenne : 17,5 km/litre.

LES CHIFFRES DONNES PAR L'USINE

Puissance à la roue : 37 cv à 8800 tours
Régime maximum : 9500 tours
Poids à vide : 178 kg
Consommation : 23 km/litre.

Marque : Ducati
Modèle : Sport Desmo 350
N° moteur : 036356 N° cadre : 036036
Température lors de l'essai : 14°
Pression : 740°



LES ANALYSES AU BANC DYNAMO METRIQUE

Le graphique ci-contre rapporte fidèlement les courbes de puissance, de couple et de consommation relevées à la roue sur le banc dynamométrique de notre Centre d'Analyses et d'Essais de Nerviano. Pour faciliter la lecture des résultats, nous avons reporté sur le graphique les anciennes et les nouvelles mesures. Rappelons, pour plus de précisions, que 1 CV (puissance) égale à 0,736 kW, 1 kgm (couple) égale 9,81 Nm et 1 gr/cv/h (consommation) égale 1,358 gr/kW/h. Pour la Ducati 350 SD, nous avons trouvé exactement une puissance maximum de 21,22 kW (28,87 CV) à 8250 tours et un couple maximum de 26,48 Nm (2,70 kgm) à 6500 tours tandis que le meilleur chiffre de consommation a été 292 gr/kW/h (215 gr/CV/h) à 6000 et 8000 tours. Reportés au vilebrequin, selon les normes DIN, de tels chiffres deviennent respectivement 23,77 kW (32,34 CV), 29,55 Nm (3,02 kgm) et 261 gr/kW/h (192 gr/CV/h).

Il s'agit d'un moteur pas très puissant, qui se freine bien jusqu'à 2500 tours et tire fort à partir de 4000 tours, avec une consommation toujours contenue.