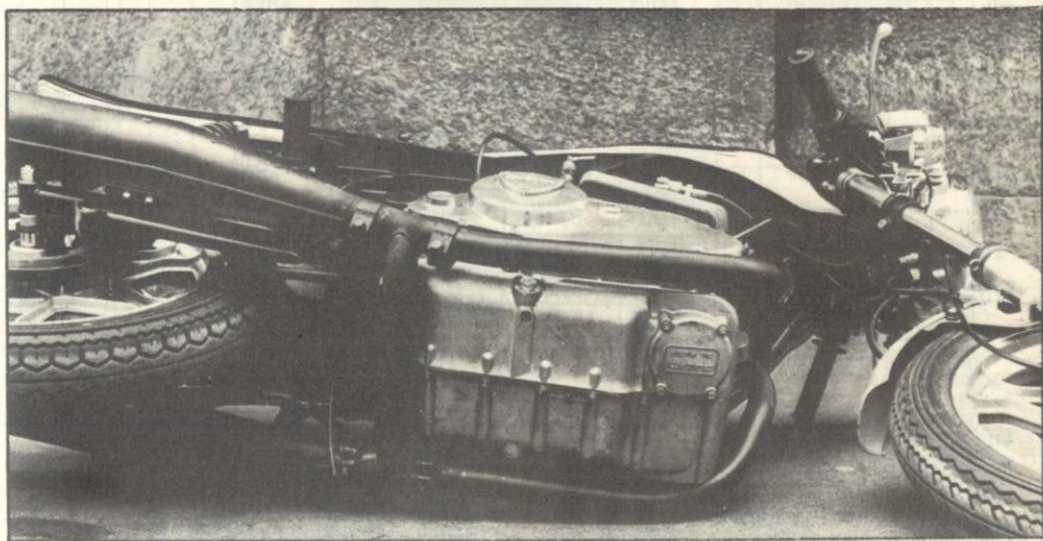
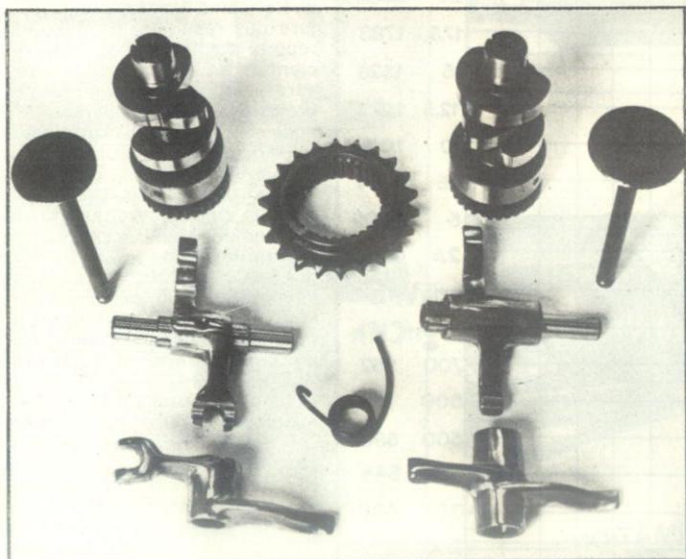


Les pneus sont les excellents Michelin 541 3,25 H 18 à l'avant et M45 3,50 H 18 à l'arrière. Les roues sont des FPS ou celles, au magnésium, de la Speed Line. Il y a deux freins à disque Brembo à l'avant et un à l'arrière, tous de 260 mm de diamètre et de 6,55 mm d'épaisseur. Les pompes sont toutes à double effet avec plaquettes de 39,5 x 34. La fourche est une Paioli avec tubes de 35 mm contenant 200 cc d'huile OSO/35 par tube. Les amortisseurs réglables sur cinq positions sont toujours des Paioli avec course de 70 mm.

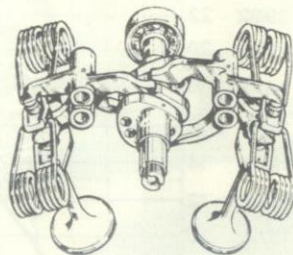


Ces deux vues du dessous du carter moteur montrent la parfaite adhérence des tubes d'échappement au pont de compensation directement en arrière du carter où l'on voit, bien visible, le couvercle du filtre à huile à cartouche interchangeable. Pour une question de garantie, les carters, fermés en usine, sont plombés par Ducati.

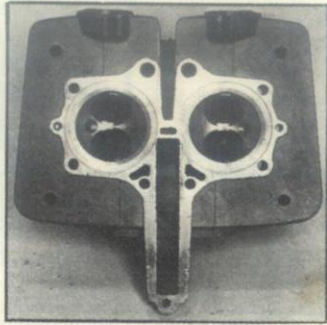
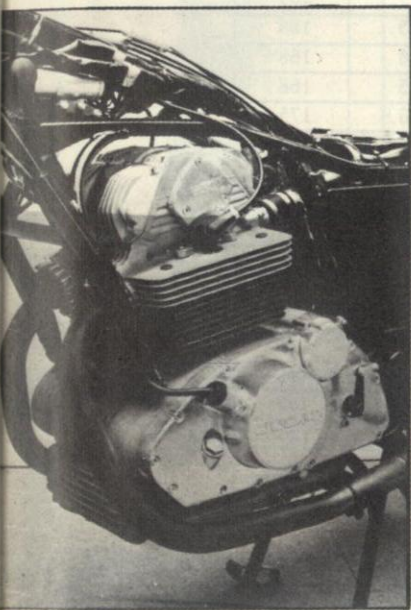
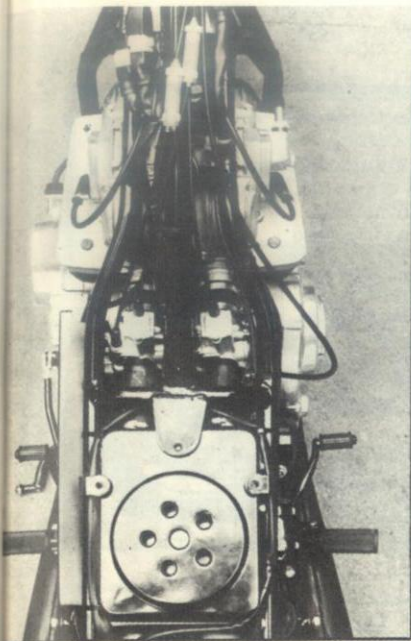
LE MOTEUR DESMODROMIQUE



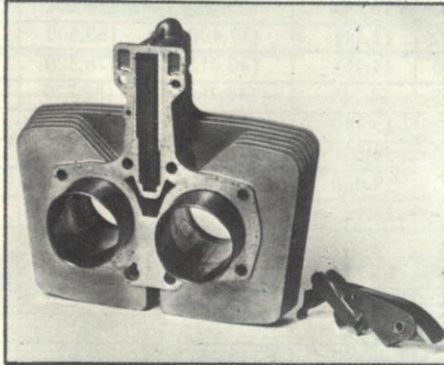
Ce moteur, déjà sur la version GTL, a été conçu pour pouvoir accueillir la culasse à distribution desmodromique, ce qui explique le développement excessif en hauteur de la culasse. Ce système de distribution



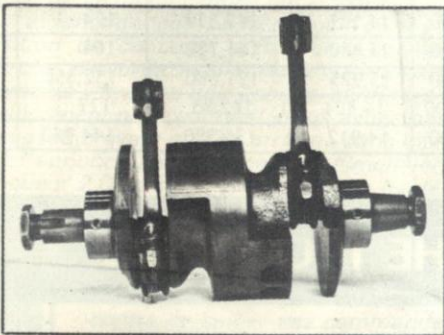
particulier breveté par Ducati est l'œuvre de l'ingénieur Tagliani; il permet, au moyen d'un double balancier et d'un double excentrique pour chaque soupape, son accompagnement en ouverture et fermeture sans possibilité d'anomalie tant à haut qu'à bas régime. Les ressorts de charge très faible ne servent qu'à faire aller la soupape sur sa position de fermeture. Sur les moteurs en L type 750, 850 et 900, cette distribution est actionnée par le vilebrequin au moyen d'un renvoi à engrenages et couples coniques. Sur cette moto, les couples coniques, coûteux et pas toujours faciles à monter, ont été remplacés par la chaîne de distribution, plus simple et plus économique, placée verticalement entre les deux cylindres.



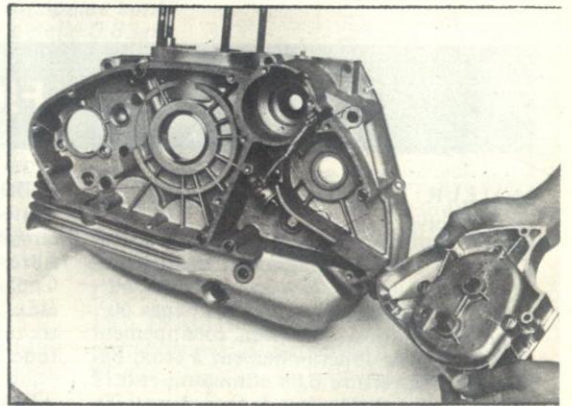
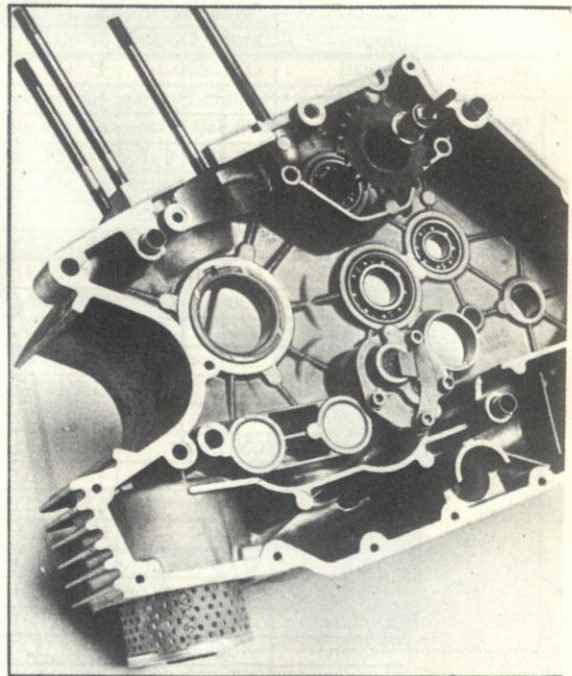
Les chambres d'explosion et la calotte du piston sont caractérisés par des couronnes périphériques pour accroître la turbulence, favorisant ainsi une combustion rapide et complète, ce qui est particulièrement nécessaire sur un moteur sportif comme celui-ci avec des soupapes plutôt grosses et des bougies décentrées.



Les chemises des cylindres pénètrent profondément à l'intérieur de l'embase. L'appendice accueille la chaîne de distribution dont on voit ici le tendeur.



L'embrayage, avec des manetons calés à 180° et la masse puissante du volant central caractérisé par de profondes encoches et des trous d'équilibrage. Le vilebrequin est monolithique, sans support central, et les bielles ont donc une tête coupée tournant sur coussinets bronze.



Deux vues du semi-carter à taille verticale où l'on remarque le logement de la boîte avec le sélecteur, de la cartouche pour l'huile et de l'axe avec le pignon denté pour la chaîne de distribution. A noter le côté robuste de l'ensemble.

Le couvercle du semi-carter gauche avec l'ensemble de l'alternateur et l'engrenage pour le moteur du démarreur.

