

# 40. Ducati 350 Sport Desmo

## (1977-1980)

**Comme tous les twins verticaux, la 500 Sport Desmo eut droit à une petite sœur. Dont l'utilité laissait circonspect.**

### Fiche technique

Moteur	: bicylindre quatre temps vertical incliné de 10°, refroidi par air
Cylindrée	: 350 cc, alésage 71,8 mm, course 43,2 mm
Puissance	: 26 ch à 8.000 tr/mn.
Distribution	: Desmodromique, deux soupapes par cylindre, simple arbre à cames en tête entraîné par chaîne placée entre les deux cylindres
Alimentation	: deux carburateurs Dell'Orto VHB 26 mm
Partie cycle	: cadre tubulaire à double berceau interrompu fourche télescopique Paioli 35 mm
Freins	: avant double disque 260 mm arrière simple disque 260 mm
Jantes	: alu moulé, avant 3.25x18 arrière 3.50 x 18
Poids	: 181 kg en ordre de marche

Prenant forme en 1975 dans les salons, puis en 1976 sur la route, la courte aventure des twins verticaux de série commence par une moto de tourisme : la 500 GTL (fiche n° 7) qui connaît un bide à cause d'une esthétique assez déroutante. Voulant redresser le tir en direction des ducatistes pur jus, Ducati sort un an plus tard, en 1977, une version sport à moteur desmodromique, la 500 Sport Desmo (fiche n° 3). Dans les deux cas, et pour satisfaire à une réglementation italienne taxant les motos dépassant 350 cc, ces deux modèles s'accompagnent d'une petite sœur de moindre cylindrée : la 350 GTL (fiche n° 30), et la 350 Sport Desmo, dont nous parlons aujourd'hui.

Si la 500 SD était vendue chez nous en rouge ou bleu ciel avec des bandes blanches, la 350 se voyait réserver le jaune avec des bandes noires. Il y eut aussi, plus tard, une belle peinture gris/bleu métal à bandes noires.

Une rare vision, à vrai dire, tant il y eut si peu de ces machines en France. Aussi est-il encore plus rare d'en voir plusieurs à la fois, à l'instar de la paire ci-dessous photographiée à Spa l'année dernière.

Il n'y a pas grand chose à dire sur la 350 Desmo, qui était en tout point identique à sa grande sœur, à part bien sûr une moindre cylindrée et deux carburateurs plus petits, de 26 au lieu de 30, qui la rendaient quand même un poil ashmatique : 26 ch seulement.

Pour le reste, c'était le même topo : un vrai rail question tenue de route, un poids plume pour l'époque, un freinage d'enfer, mais une finition aléatoire, un confort qui frisait la torture et une fiabilité qui, disons, ressemblait à la roulette russe ! A part ça, elle était vraiment belle, et le design signé Leopoldo Tartarini était digne d'une diva bolonaise. La ligne était à couper le vent : on retrouvait là une vraie Ducate.

Alain Saunier

