

REGARD enfin la Desmo est parfait, mais il faudra plus de miles, beaucoup plus, pour effacer la mémoire collective des souvenirs de la première série Desmo.

Nous savons que Ducati a du mal à retrouver le prestige, pour regagner la confiance 'motard' espagnol. Les choses comme elles sont. Ducati, et avec le premier jumeau Desmo, ça a été une mauvaise bosse et doivent être une autruche pour parler en termes de triomphaliste Desmo. Donc, nous allons essayer un vélo de sang-froid légende noire, une moto discrédité, mais prometteur.

J'ai fait 2000 km. avec un nouveau Desmo 500 "électronique" (allumage électronique Motoplat de l'alimentation automatique) et les premières impressions ne pouvait pas être plus favorable: la moindre attention à la progression ou la carburation ralenti n'a pas changé, la consommation a chuté de façon spectaculaire, le moteur a plus de puissance à bas régime et moyennes et même avec le nouveau, la vitesse maximale civilisé silencieux dans des conditions favorables est près de la barrière de 170 km / h. réel.

Mais piano!. Je veux réserver jugement final jusqu'à 10000 km. plus ont été démontées ce moteur, et jusqu'à ce que notre rédacteur technique a fait une analyse de l'usure après cette longue épreuve. Ducati Mototrans a accepté les règles du jeu. Ce n'est pas un de ces «promotion de Voyage» avec l'appui technique dans tous les organismes de l'itinéraire de chaque peuple. Je pense apporter Desmo à l'étranger, où aucune pièce mécanique ou qui connaissent la Desmo espagnol. Et je ne pense pas choyer; He-Vare une croisière de 130 km / h. réel et faire des journées de 12 heures, comme je le fais toujours quand je suis en voyage, et je vais commenter chaque incident survenu. Ducati, la seule marque qui garantit leurs machines pendant douze mois (pièces et main-d'œuvre), et kilométrage illimité, a accepté le défi. La preuve de cette moto est venu à moi avec 2 km. vie. Son numéro de châssis est 411713 et le numéro du moteur 411141, il a été choisi au hasard dans un groupe de nouveaux vélos.

Dans un secteur Ducati n'a pas siégé bien avec l'idée de faire de votre moto un test unique, que nous n'avons pas ces tests avec toutes les motos qui passent à travers nos pages. Mais les deux graphiques Motocoloquio, et des ateliers tout au long de la péninsule, le Desmo a reçu sévère, critique aussi sévère, qui n'est pas exagéré de dire que les motocyclistes ne espagnols "crise de confiance" sur la Desmo.

Le but de "Essayez Fonds» est de donner l'information la plus complète possible sur le vélo en question, mais la vérité blesse qui s'efforce de maintenir l'erreur.

Bien sûr, nous espérons que toutes les marques nationales se développent, mais si les motos ne sont pas au niveau de la concurrence étrangère n'est pas la faute du testeur. Ni d'utilisateurs travaillant avec les matériaux choisis par les centrales d'achat. Il n'y a pas de meilleurs vélos et motos pire, car il ya différents publics. Mais il n'y a aucune audience pour "pires vélos."

En 1978, le magazine britannique "Motocycliste Illustrated" dans son résumé annuel des vélos de randonnée d'essai, Laverda a choisi 500 comme le meilleur «pinte» sportives marché mondial, un choix qui n'a surpris personne. Mais les rédacteurs de la prestigieuse publication britannique lui-même surpris beaucoup de consacrer un article à la Ducati 500 desmodromique, version italienne de la Desmo ce test: "Lorsque la Laverda et Ducati Desmo ont été présentés, ils étaient des adversaires dignes, largement supérieur à tous autre "pinte" de l'Europe et le Japon. Plus rapide et plus stable, moins lourd et plus de plaisir, à porter, avec un meilleur freinage et plus de caractère. Mais alors que Laverda a affiné son "quatre-valve", éliminant les vibrations et améliorer la réponse à bas régime, Ducati Meccanica Bologne, dans un effort pour mettre en production la "Pantah" semble avoir abandonné la croix-double prometteur. Dommage, car si elle avait suivi Ducati Desmo 500 perfectionner notre sélection de sports moto de l'année dans la 500 cc. n'aurait pas été plus facile. ». Mais alors que Ducati Italie semblait oublier la 500 Desmo, Ducati Mototrans, Barcelone, après le problème avec les premières aventures "Twin" de perfectionner une moto qui venait d'Italie avec une série de problèmes de refroidissement lancé, tiré, de lubrification et d'autres détails.

Lubrification problèmes (résolu il ya près d'un an), et la puissance (déséquilibre quasi perpétuel de progrès à la suite d'une usure accrue de platine ciclindro gauche), le Desmo a beaucoup déçu.

Bien que Ducati veut donner l'impression d'avoir une «foi aveugle» dans leurs produits, derrière cette "foi aveugle" est un réseau d'agents qui ont fait d'énormes sacrifices, de montage des refroidisseurs d'huile sans solde, et en essayant de satisfaire les clients tout supporté sans broncher leurs plaintes justifiées.

Mais revenons à l'essentiel, la Ducati Desmo "électronique".

DESMO ET LES CONCURRENTS

Le Desmo est si beau et attrayant est une tentation. Il est rapide, silencieux et sa structure permet une conduite très sportive. En comparaison avec les machines disponibles pour moins de 400 000 pesetas, nous voyons que c'est intéressant.

Je mets le test commence le premier Desmo, et espagnol One Trust 'deux ans. Il s'agissait d'un test, 2.000 miles, y compris un aller-retour à Madrid, en discutant des problèmes dans le texte (y compris le fusible, qui m'a laissé «mensonge» dans le Monegros). J'ai mis une "liste noire" avec les défauts de la Desmo: frein arrière inutile, perdre chapeau de gaz, bruit excessif, la consommation élevée. Pas blâmé ma chute à Pozuelo de pneu arrière, mais nous savons tous que le M-38 a ses limites en conduite sportive.

A la fin de cette preuve d'une moto plutôt "puni" et avait passé par plusieurs mains, je pensais que les problèmes étaient plus, mais les évasions bleu, le ralenti irrégulier et une consommation élevée, rayer la moto.

Mariano Sanchez, l'homme qui a résolu la perte d'huile de la "Twin" avant l'arrivée des radiateurs, m'a beaucoup appris au fil des ans. Il ya quelques mécaniciens qui connaissent l'Ducati et Mariano. Il a été le premier à me dire que le «talon d'Achille» de la Desmo et 'Twin' était. "Sans un système d'allumage électronique ou autre platine beaucoup mieux, ce vélo ne vont jamais bien." Cela me dit en Août 1978.

Mais quand Jose Lara de Valence, m'a offert l'opportunité d'essayer un 80 Desmo allumage Bosch, Ducati Mototrans savais pas que c'était sur le point de lancer sa propre Ducati électronique.

Lara sur le vélo, j'ai remarqué de nombreuses améliorations par rapport à la norme Desmo. Moins de consommation, les mêmes avantages et normale au repos après un voyage de Valence à Barcelone "tous cisco." Le vélo avec Bosch allumage favorablement impressionné, et le prix de 25.000 pesetas montés, semblait raisonnable.

Mais un problème avec la moto de pignon arrière qui m'a fait casser quelques ficelles afin de se rendre à Barcelone je suis allé à Ricardo Fargas le consulter. C'est alors que j'ai rencontré le 'électronique' Ducati Mototrans.

Ainsi, j'ai pu comparer avec l'allumage Motoplat Bosc. Évidemment, Mariano Sanchez et Pepe Lara ont eu raison de dire que, sans allumage électronique la Desmo pas bien jamais la consommation et la puissance "faible" le Desmo allumage Motoplat ou Bosch montré ci-dessus la Desmo de platine, avec de petites différences entre les tant électronique. Avec à la fois activé, le démarrage à froid est facile. La bobine d'allumage Bosch avec sa grande capacité unique, fourni une étincelle plus "gras" à première vue, mais le système Motoplat, qui conserve les deux bobines Desmo avant semble être au niveau du système Bosch en tout temps.

A ce jour, je vois par la fenêtre qu'il pleut La Desmo "électronique" est resté près de la maison, et n'a pas encore été déchiré ce matin. Voyons comment froid démarrage et après le sommeil "sous l'eau." Employant l'air (sur le levier du guidon à gauche sous le levier d'embrayage) à moto a commencé sur la première touche de buttonwood, mais il était difficile de le maintenir. Lors de la deuxième tentative, le VTT était peut oublier le "starter".

L'avantage est que les fonctions d'avance Motoplat allumage automatique, sans la grande avance SATO Bosch allumage. Les deux systèmes sont excellents, mais le Motoplat d'allumage attache facilement sans modifier le plafond de bobines de platine. Le prix est de 7500 pesetas Motoplat, contre 25 000 de Bosch.

Loin d'être dégoûté par la commercialisation de la Ducati électronique, Pepe Lara, dont l'allumage Bosch probablement acculé, nous a dit que son pouvoir "kit" était de résoudre les problèmes des clients à Valence, en attendant un règlement définitif par le usine.

Pendant ce temps, Andreu Virgili, directeur de Ducati, sans chercher à nier les problèmes de précédente Desmo dit que, compte tenu des techniciens de l'usine, "presque tous" les problèmes peuvent être attribués à Desmo sur.

Le déséquilibre entre les deux cylindres avancer la cause de la tendance à surchauffer, vibrer, et éprouver des problèmes mécaniques.

A 180 degrés à deux cylindres à faible course et ne doit pas avoir de fortes vibrations, mais la Ducati Desmo Twin et ont été connus pour vibrer. Le Desmo électronique vibrait très peu quand créée, et tout à l'heure, quand je suis allé tester botte de pluie rations humides continué sans ennuyeux après 2000 miles sans révision.

Cela continue pour le reste 10000 km, je peux dépoussiérer qui détient 'espagnol One Trust'.

Pour l'instant je vais juste dire que la Desmo 80 électronique a été très agréable à porter, pas de problème. Je suis très heureux, mais avec des réserves logiques qui a suivi les Ducati 500 transversales moteurs bicylindres de la présentation initiale.

Deux ans d'épreuves

Motoplat est considéré comme une marque internationale de grand prestige dans le monde de l'électronique. La difficulté de la tâche de concevoir un allumage électronique pour contrôler le prix était Mototrans sans compromettre la qualité. Ducati ne pense pas que dans "500", mais dans chaque cylindre unique. J'ai dû remettre en vente kit économique allumage électronique pour tous monocylindre Ducati et bicylindre rouler dans les rues de l'Espagne. Il devrait être facile à installer, pas de modification ni changement, ni deux ou trois heures de travail.

Selon Felix Ferrer, l'homme qui a travaillé avec Motoplat dans la conception et le développement de ce système pendant deux longues années, l'installation peut se faire en une demi-heure, sans se presser.

Garder série de bobines, le nouveau pouvoir est économique à installer. Le "pick-up" est placé dans le même site déjà réservé pour le platine. Transistors boîtes sont petites et sont attachés à gauche support de radiateur d'huile. Bien sur Bosch fonctionne sur bonds en avant du ralenti, le système a l'avance centrifuge Motoplat, assurer un changement progressif du ralenti à plein gaz.

Fuites, changent pas de couleur, montrent que des progrès est resté inchangé pour 2000 km.

Également en évidence par le fait que le ralenti est resté inchangé pendant tout le test. Mais plus important encore ont eu des améliorations dans la consommation d'énergie et à bas régime. De 3000 rpm, le moteur répond sans lacunes, sans tendance à s'étouffer. Et 3000 tours par minute avec une course de vélo si court (52 mm), est un taux assez faible. Mais la différence vraiment louable se reflète dans la consommation.

Le nouveau silencieux (copié de BMW) ont peut-être eu quelque chose à faire, en tant que «porte-voix» ont certainement pas adapté à la vitesse moyenne et basse, mais l'allumage électronique, ne changera pas, limiter la consommation. Avec la Desmo de platine, utilisé pour aller à augmenter la consommation entre les configurations. Le Desmo Desmo '78 et '80 ont une différence de plus d'un litre, à la fois à 100 km / h. environ 120 km / h. Cela indique que l'ancien système était à blâmer sur la consommation excessive de milieu de gamme.

Il ya des vélos avec des points, y compris les quatre cylindres japonais, qui se compare favorablement avec les vélos utilisent le même déplacement. La Suzuki GS-1000 est une moto avec des points, faible consommation, même par rapport à la Honda CB 900 F. Mais dans le cas de la Desmo, avec très peu de miles et avait variation en cours entre les deux cylindres.

Il est logique de supposer que la tendance à surchauffer avait la même origine. Après plusieurs vitesse de pointe de test et de l'accélération plus d'un kilomètre d'un départ arrêté, la Ducati '80 'électronique' est pas en surchauffe.

Aussi garder à l'esprit que le '80 Ducati réalisons une pipe-pont à améliorer l'indemnisation atmosphérique des deux carburateurs, un facteur qui contribue à un ralenti stable.

MOINS DE BRUIT ET LA MEME PUISSANCE

Ont été considérablement réduit le bruit mécanique basé un nuevo skate-tenseur intégrante de la chaîne de distribution. Il a également été monté patin et un gardien de bascule sur le son de l'axe et Dieu merci, parce que vous avez monté le nouveau silencieux, discret et sans avoir réduit le bruit et les transmissions mécaniques ont été bruit plus ennuyeux. Ont également été réduite chaîne de distribution de bruit pendant la conduite les joints pignons en caoutchouc, bien que cette dernière modification n'est pas nouvelle, car il ya plus de neuf mois que le support.

Depuis son introduction, la Desmo gagne plus de 30 modifications, toutes basées sur l'expérience. Avec le nouveau silencieux devrait constater une diminution de la puissance, mais il est probable que la Desmo 'électronique', avec de vieux mégaphones, gagner quelque chose en plein régime, mais la seule conclusion possible après le vélo essaie d'arrêter.

Si de nouveaux silencieux sont restadoalgún CV, efficace sur Motoplat 330 a plus que récupéré. Le Desmo 500 que nous avons testé en Août 1978 a été de 1.000 m. 30,8 en aller-retour moyen, mais cette machine malheureux avec Dell Orto carburateurs inadapté, Ara pas très représentatif. En outre, il a été testé sur l'asphalte mouillé. Dans le test de la "huit cents" avec carburateurs Amal et mieux tuning, j'ai obtenu une moyenne de 29,8. Le Desmo ce test fait une moyenne pratiquement identiques.

La vitesse maximale était tambiéncasi "cloué" à la moyenne de notre première profondeur d'essai 167 km / h. Ducati a réussi à réduire le bruit (à la fois mécanique et silencieux) sans perdre les bénéfices. Un exploit difficile et louable. Avec l'élimination d'un grand nombre de téléphones sont le bruit d'admission plus visible, tandis que la boîte de tôle est plus efficace que l'ancien silencieux en plastique.

La Ducati a toujours son «bruit breveté" son rugissement Ducati. Et je suis heureux. Donner une courbe à 5000 rpm, le bruit est plus brillant et tranchant Ducati cent pour cent. Mais ce n'est pas le "moyen le plus scandaleux de l'Espagne litre. Sans phonomètre je ne peux pas comparer mon opinion, mais je dirais que la Desmo 80 est plus discret que la Benelli LS. Quoi qu'il en soit, comme vous pouvez vous rendre dans les rues de la ville sans attirer l'attention.

BEAUTÉ ET FINITIONS

Cependant, il attirera l'attention pour sa beauté. J'ai choisi les guidon bas Desmo parce que je suis et parce que leurs reposases civils, demi-guidon semble plus en harmonie avec la ligne générale. C'est un beau vélo et à la ligne classique même temps. Le nouveau parler silencieux d'excellente qualité en ce qui concerne le chrome et je l'ai dit, double tuyau d'échappement plus changer de couleur, au moins pour les premiers 2.000 km. Alors que les copies silencieuses semblent delas nouvelle BMW, les pneus semblent exemplaires de "Comstar" de Honda. Autrement dit, les Japonais ne sont pas les seuls qui savent comment faire vôtre une bonne idée. _

Les jantes sont polis dural Akront tandis que les chauves-souris sont fixés par des vis "allen". Non ce sont surtout la lumière 18. Un classique radios recherche "Bike", serait beaucoup plus léger, mais de nouvelles roues Ducati ont l'avantage d'être "à la mode" et sont amovibles encore. En cas d'accident, la double clôture, il peut être remplacé sans changer le pneu complet. Une considération importante.

Le conseil d'administration, avec son petit pare-brise et se faufile charger pression d'huile intermittent, feux de route et neutre, est si complète (mais pas aussi élégant) et les Japonais.

Le compteur de vitesse a petite erreur. A 100 km / h. et 120 km / h, tandis que 160 pourrait attraper une erreur de 3 km / h. et trouvé exact vers le bas à 170 km / h. Dans un horabuena! Il représente une amélioration spectaculaire, puisque dans le premier Desmo et "jumeau" étaient extravagante optimiste.

Lors des tests d'accélération, toutefois, l'aiguille du compte-tours dansait tellement que je devais faire des changements «à l'oreille».

Nippon Denso contrôles sont les meilleurs sur le marché, comme la 500 Laverda.

STABILITÉ

Il ya un certain nombre de courbes bosselées à Montseny, où un Morini 500 peut obtenir avec un peu de marge de manœuvre, où une Laverda 500 têtes que subtilement, mais où Desmo sauté littéralement soulevé la roue arrière du sol. Ces chocs sont Betor de gaz épuisante. Il pourrait être intéressant d'essayer de nouvelles Betor de gaz Telesco ensemble avec une fourchette.

Avec le printemps plus doux en position, les réactions à l'arrière étaient moins violents, mais comme pour aller avec une Desmo besoin de changer de tampon, ou peut-être la même maison Betor pourrait mettre au point courant.

Trouvé à la fin des 2000 km., Le rocker avait pris un écart tangible, qui peut avoir conduit la danse dans les virages rapides. Mais ressorts pas trop raides et un pivot pourrait confortablement gâcher l'agilité et la maniabilité de la Ducati.

Le guidon de la position de sport de course 'est presque parfaite, et d'améliorer la situation en outre, les plaques des supports ont deux trous, permettant au propriétaire de variétés mettant chevilles en déplaçant plus loin. (Les repose-pieds élevés ne seront pas du goût de tout le monde).

La fourche Betor fonctionne très bien, pas de push-ups sans permettre une hâte extrême effondrement pendant le freinage.

Avec des tampons plus efficaces, la Desmo serait une "pinte" très stable, cependant, comme nous l'avons vu comment "gagné" la tour d'essai à Jarama cours de l'essai comparatif de la «huit cents."

Quand Carlos Morante bas de la Desmo après ce test, nous a dit que la Ducati n'est pas des vélos les plus rigides sur le test, qui a dansé dans les virages rapides, probablement à la suite des chocs arrière, mais il était, sans aucun doute La meilleure position de vélo de sport et le moteur de titration. Il a également le meilleur freinage tous les vélos sur le marché intérieur, et avec une différence notable.

FREINAGE PARFAIT

Pourquoi freins Ducati ainsi?, Equitation les mêmes disques Brembo Laverda, par exemple. Ducati a réalisé un freinage superlatif. Sans aucun doute, quelque supériorité est due à la fourche avant Betor qui résiste naufrage rapide. Le reste est un mystère, mais je peux vous assurer que le vélo qui a surpris à la fois la Jarama lors d'un freinage à partir de 75 km / h en moins de deux mètres allumer Guzzi V-50, de huit pieds à moins Sanglas 400 Y, etc ., ce n'était pas un vélo spécial avec des tampons spéciaux. Tous les nouveaux Desmo si lent.

Mais il a fallu beaucoup de temps pour obtenir un freinage efficace sur le disque arrière. Ils ont expérimenté avec des leviers et en avant, et aussi modifier les supports de la pompe. La première Desmo avait un frein arrière totalement inutile. Il était comme un troisième tribera est, rien de plus. Mais Ducati est devenue le pire frein arrière sur le meilleur d'entre eux.

DISTRIBUTION desmodromique

Actuellement, il existe de nombreux moteurs de moyenne cylindrée jumeaux croix, et il ya beaucoup de variété parmi ces moteurs mécaniques que l'aspect classique.

Yamaha (Sanglas Y) a une seule tête de tête de distribution entraînée par chaîne et deux soupapes par cylindre. Est-course courte (69 x 54 mm 2.) Et la profondeur de 180 degrés de vilebrequin. Un excellent moteur.

Kawasaki, dans sa 400 cc, a opté pour un projet à 360 degrés de vilebrequin, de style anglais, et avec un moteur presque carré (64 x 62 mm.). Vibra. Au pavillon est en stock et dispose de deux soupapes par cylindre commandées par la chaîne de distribution.

Honda domine actuellement les ventes mondiales en 400-500 cc. avec son rapide (165 km / h) CB 400 «rêve». Pour permettre des vitesses élevées du moteur, Honda utilise une très courte course (50,6 mm). Avec un diamètre de 70,5. La chambre de combustion est suffisamment grande pour accueillir deux soupapes d'admission 26 mm. et une seule soupape d'échappement de 32 mm. La

culasse est une chaîne de tête unique entraînée. La télé-sonit frappantes.

Laverda 500 fabrique le plus puissant moteur bicylindre du marché mondial. Avec un 48 ch (prouvé lors de tests indépendants comme l'usine Laverda jamais brouille numéros à pleine puissance), la 500 cc est réputée pour être le champion de l'accélération entre les deux cylindres. Avec le double culasse d'arbre à cames en tête et quatre soupapes par cylindre, a un tirage de près de deux fois. Son rapport carrière diamètre est super-carré: 72 x 61 mm. Le vilebrequin est calé à 180 ° et on observe une légère mais efficace système d'axe frontal pour lisser les vibrations. Sa valeur par défaut est également forte consommation et un niveau élevé de bruit mécanique.

Mais Ducati est différent. Son système de distribution est unique.

Le mot "desmodromique" sonne comme la sorcellerie. Taglioni, bien sûr, est une sorcière. Bien que l'expérience d'une desmodromique Norton Manx en 1958, Mercedes Benz, en 1954, a réussi à obtenir 30 ch. Plus du moteur F 1 ne convertir à fonder la distribution desmodromique, Fabio Taglioni est la seule qui a connu un important succès avec des crosses de desmodrómicas au cours des dernières années.

Les 750 essais Desmo dominés y 1972 F 750 en 1971. Grau et Cañellas (ou Cañellas et Grau, à la fois tour, monter les deux) a remporté deux fois les 24 Heures du Montjuic avec 900 SS Desmo. Mike Hailwood, une 900 Desmo "SS" RCN, a remporté le Championnat du Monde 1978 de Formule Trophv touristique.

Les avantages de la distribution desmodromique sont doubles. «Vannes croisées abord impossible."

Les vannes jamais échappent au contrôle de l'arbre à cames mécanique. Les ressorts, papillon ne servent à maintenir la compression arrêté et démarré. Le travail de la fermeture des vannes est le même arbre à cames de sécurité mécanique d'un système de distribution capable de vitesses très élevées du moteur est accompagné d'une augmentation de la puissance. Dans le monocylindre Norton Manx, la Colombie a remporté deux CV "pointe" de la distribution desmodromique en raison de la capacité du moteur à tourner régimes plus élevés sans flotteur de soupape ou rebond L'inconvénient du «système Desmo" est, ajuster le jeu entre l'arbre à cames et la bascule est un travail «Chinois», et nécessite une demi-journée de main-d'œuvre qualifiée. La porte son Desmo un mécanicien non qualifié court un risque considérable.

Un jour, en Angleterre, tandis que mon «parrain» était absent, j'ai décidé de monter d'Imola "les nouveaux arbres à cames pour un deSilverstone de carrière. (Avec la Desmo 900 SS est conseillé d'utiliser des arbres à cames Darmah sur les circuits sinueux. D "'Imola" ont seulement une utilité dans des circuits permet une vitesse de pointe de 230 kilomètres par heure.)

Quand mon «parrain» est venu à la maison deux jours plus tard me trouve au milieu d'une émeute des rondelles d'écartement "casquettes de, engrenages coniques et allen 'treuils. J'ai roulé sur le garage et m'a envoyé voir des films des Marx Brothers dans la BBC alors qu'il travaillait une journée et demie de refaire tout ce que j'avais défilé.

Le moteur de 500 croix, car il n'a pas été conçu par Taglioni, est moins compliqué que le double "V" à 90 degrés de la 864 cc, mais le réglage du jeu entre culbuteurs et arbre à cames de Desmo 500cc encore assez divertissant. En outre, faire baisser le moteur du cadre pour le faire.

On m'a dit que le "hobby" ingénieur Fabio Taglioni décode hiéroglyphes, qui aime aller en Egypte la mesure du possible de visiter les pyramides. Il est facile de croire après avoir perdu dans le labyrinthe d'un moteur Desmo. Il est un rébus de l'aluminium, du fer et de l'acier coup.

Ironie du sort, un moteur avec une distribution desmodromique et la course si courte (52 mm.), Atteint sa puissance maximale à 7250 rpm Même à 8000 rpm, la vitesse linéaire du piston (moyenne) est à seulement 13.87 mètres / seconde. Il s'agit d'un petit moteur très serré.

En Calafat, il ya deux ans, José María Alejandro Tejedo Mallol et a remporté avec une Desmo ch 55., Augmentation obtenus sur la base d'un changement d'arbre à cames et l'aide de mégaphones. J'espère que d'essayer une Desmo préparés. J'ai compris que la vitesse maximale jusqu'à 185 km / h. ne changeant que l'arbre à cames, et supposons que la puissance maximale est au-dessus de 9000 tours par minute

Ne pas aller dans les détails sur la moto en général. Vous savez très bien. Mais c'est un plaisir de revenir à revoir l'été la preuve «liste noire» de 1978, notant que Ducati a résolu presque tous les inconvénients:

Le bouchon du réservoir de carburant n'est plus perdu.

Vibra sensiblement moins, apparemment en raison de la nouvelle puissance.

Tige de selle la béquille centrale et béquille se beaucoup moins.

Le moteur est déjà 99 100 étanche.

La consommation a considérablement diminué.

Le son de calme n'est pas excessif.

Moins mécanicien de bruit.

L'erreur de speedo Nu, qui dans certains cas était de 20 km / h., A été éliminé.

Le frein arrière et il fonctionne parfaitement, avec une grande force, mais aussi à la progression et au toucher.

Le changement n'est pas si difficile, mais il reste difficile de trouver neutre avec l'arrêt de vélo.

Allumage électronique a éliminé les problèmes de déséquilibre et de l'avant veille.

DETAILS PRATIQUES YCONSIDERACIONES

Ici, dans un ordre aléatoire et au télégraphe, reflétant quelques notes que j'ai prises quand j'étais démontage réservoir de selle et à analyser l'accessibilité mécanique:

Bougies d'allumage, très abordables, Champion L-81 sont d'excellents bouchons avec NGK.

Changer un câble d'accélérateur est très divertissant. Vous devez ouvrir la queue pour obtenir les deux vis de fixation du siège, qui remonte. Ensuite, vous devez déconnecter les deux robinets des tuyaux de carburant et débrancher le tube-pont entre les deux robinets. N'hésitez deux écrous 13 mm. diriger sur la partie inférieure avant de la cuve.

Les robinets d'essence frottent les tubes de cadre pour élever le dépôt. Le phare (très bonne nuit avec un bon faisceau) est ronde, en dépit de sa forme extérieure. L'ampoule est Tungstran Dyolux H-4. Il s'ouvre avec seulement tirer deux vis cruciformes.

En ce qui concerne étanchéité, j'ai remarqué que, après l'accélération de l'essai et la vitesse de pointe, j'ai eu des sueurs où le paquebot commence les enveloppes. Little. Il y avait une petite fuite au fond du carter d'embrayage, mais il avait quelque chose à serrer les 3 vis "allen". La face supérieure de la première était complètement sèche. Et il y avait la moindre humidité entre les cylindres et les têtes, ou entre des cylindres et carters.

Pour retirer la roue arrière de la chaîne inutile. Il ne faut pas jouer le rocker excentrique. Vous avez seulement besoin de libérer la plate-forme de support de l'étrier de frein, enlever les vis des deux extrémités de l'arbre et retirer l'arbre. Il ya deux rondelles de distance entre rocker et un roulement de roue épaisse (à gauche), et un moins épais, entre la plaque de préhension et le bras oscillant. L'angle de l'arbre silencieux vous permet de prendre le volant sans problèmes; se penche d'un bord latéral roue facilement. Un coup à Monistrol m'a donné la chance de prendre le volant (merci à «mortards" qui m'a pris à la boutique pour trouver un patch).

Les filtres (Idéal) et les robinets (Paioli) semblent très haute qualité, mais les gommages entre le carburateur et la boîte du filtre à air semblent un peu "sec" et peut-être tendance à se fissurer, comme la production de caoutchouc câble de tachymètre sur le côté droit de la tête.

La béquille est encore peu fiables, bien utile sur une surface irrégulière. Continuer avec un quai alors que le support a deux. La tige de selle sur le vélo pour tester, et sont moins long, mais j'ai vu d'autres Desmo 80 s'arrêter, ce qui limite l'angle sur le côté gauche.

J'ai fait remarquer que la moto avait une "danse" dans les virages rapides. J'ai trouvé un jeu excessif dans le bras oscillant. J'ai compris que cet arbre excentrique est inclinable tendance à obtenir l'autorisation de côté pendant le tournage. C'est quelque chose de mettre une rondelle ci-dessous. Maintenant, je vais discuter de ce jeu à la fin de l'essai de 10.000 miles.

2000 MILES veux dire ce que?

Après 2000 miles et une semaine de tous les jours à cheval le Desmo doit faire un shoot civilisé, d'apprendre à connaître et observer les changements dans les vibrations ou les bruits mécaniques.

Quand il s'agit de nouveaux vélos, il est essentiel d'avoir un moment de calme pour tirer, avec le premier examen. Le tir est un processus graduel de la mécanisation et le moteur n'est pas tout à fait "fini" jusqu'à ce que ce processus très important est terminée.

Un tir est assez forte pour réduire de manière significative la durée de vie d'une moto. Ceux qui disent qu'il est erroné de «gâter» un moteur pendant la course, que dire la moitié de la vérité. Il est également une erreur "estripar" un nouveau moteur.

Pendant le tournage est important de respecter les limites fixées par le fabricant, mais il est également important de varier toujours la vitesse du moteur. Une façon de nuire à un nouveau moteur est d'entrer dans l'autoroute et de maintenir un certain rythme pour de nombreux miles. Nous devons fuir la vitesse de croisière constante jusqu'à ce que les segments ont pris leurs sièges. La meilleure façon de rouler un moteur est sur les routes de retour avec de nombreuses courbes. Avec Ducati pas grimpé 4500 tours par minute pendant les 500 premiers kilomètres. Après le changement d'huile, nous pressons tous, changé le petit filtre de l'écran et est retourné à faire 1000 km, en augmentant progressivement les régimes maximums. Avec 1200 miles, le moteur semblait prêt pour les essais du consommateur dans la route comme les tests d'accélération 1500, portant le moteur de redline. Avant de retourner l'appareil à l'usine ne les épreuves de vitesse à l'arrêt du moteur directement suivis pendant trois miles.

Je n'ai pas religieusement suivi les ordres des instructions, parce que le journalisme est bien et il ya toujours un journal de clôture imminente. Cependant, avec 1,750 miles de la vie était quatre étapes de la prise de vue officiel 2000 km, et si le moteur n'a pas assez d'avoir perdu, je me serais attendu à faire preuve de plus fort.

À 2.000 miles j'ai formé pensées concrètes sur le vélo. La vitesse maximale de 167 km / h. moyenne de deux points sur la même base, vous pouvez télécharger quelque chose miles. Mais nous testons tous les vélos juste en bas de l'effraction, alors mettons le niveau Ducati Laverda et Benelli 500 LS 500 est ce qui me semble logique.

Mais pour répondre à la question, ce qui signifie 2,000 miles?, Je signifier tout si ce sont les 2000 premiers miles de la vie d'un moteur.

Typiquement, Tests fin Profondeur avec 1500 ou 2000 miles au compteur. Mais pour les raisons expliquées plus haut dans cet article, je vais continuer avec cette belle et rapide Desmo faire 10000 km, puis démonter le moteur pour analyser l'usure et l'état mécanique du moteur "DM 411141." Mon intuition me dit que le moteur Desmo Je pense que nous ne serons pas déçus par la nouvelle source d'inflammation a finalement donné, avec "la mère de l'agneau." Nous verrons.