

## Ducati Paso 750

Prueba

# Al rojo vivo

Con un verdadero alarde de diseño, con la viveza y agresividad del color necesariamente rojo que siempre ha caracterizado a los mejores y más legendarios deportivos italianos, con la auténtica «forza» de los Ferrari de Maranello, levantando admiración y auténtica pasión, vuelve a primera fila Ducati, dando un decisivo «Paso» adelante.







*Un buen conjunto. Tija y semimanillares en aluminio, cuadro de relojes Veglia moderno y muy completo, aunque los testigos luminosos no se pueden ver de día.*

*La principal originalidad de su diseño está en la carrocería sellada y en su cúpula no transparente. El color rojo era inevitable, es el de los mejores deportivos italianos.*

*Inspiración en BMW para los conjuntos retrovisor-intermitentes, aunque situándolos en posición muy baja. Aunque no lo parezca, resultan prácticos.*



EN el nombre de esta Ducati está el recuerdo y el homenaje al inolvidable piloto de Rimini, Renzo Pasolini; en su agresivo y desafiante estilo, en su fuerte y llamativa personalidad queda representado todo el reto de una industria de la moto que no cede ni se esconde ante los más fuertes, y que está viviendo de lleno una dorada época de renacimiento porque ha sabido jugar muy bien sus bazas. Sin necesidad de compartir en prestaciones con nadie, con estilo y siendo simplemente la «piu bella», la Ducati Paso es hoy una de las más destacadas representantes de este renacimiento de la moto deportiva italiana, capaz de poner al rojo vivo, con su especial carisma, el competido sector de las 750.

Casi no hace falta conocer que es lo que se oculta debajo de su perfilada y hermética carrocería que parece tallada en un solo bloque. La Paso es un puro y rojo objeto de deseo del que creo que a todos nos gustaría ser sus propietarios de entrada, sin necesidad de averiguar mucho más acerca de ella, posiblemente sólo el precio, para poder calibrar cuáles son nuestras posibilidades de llevarla rápidamente a casa.

De momento, además de esta moto de pruebas (cedida por su importador para Cataluña y Levante, Gamma Motors), han venido otras 49 unidades. Su precio, 1.467.000 ptas, compite muy directamente, igual que sucede en otros países europeos, con los de las cuatro deportivas 750 japonesas, aunque entre nosotros sólo una, la Kawasaki GPX de 1.338.000, resulta ser menos cara. La Yamaha FZ, Honda VFR y Suzuki GSXR, superan el precio de la Paso en 30.000 o 50.000 pesetas.

Con respecto a la Bimota DB-1 Strada, que por exclusividad, distinción, diseño, corta serie de fabricación y naturalmente común motor Pantah 750, es frente a la única que podría ser directamente comparada, la Paso, menos «racing», pero con muy similar atractivo, juega con más ventaja, pues cuesta en España 1.000.000 de pesetas menos. Trágica diferencia pues, en contra de la Bimota, que será la que se vea más afectada por la definitiva llegada de la Ducati Paso, algo que sucede por fin después de una larga espera y con un año de retraso, ya que su comercialización se inició en la primavera pasada.

## Contrastes

Compiendo en precio con las cuatro japonesas, aunque siempre a un nivel más alto en mercados libres, la Ducati Paso ofrece un motor con dos cilindros menos, su clásico twin desmodrómico refrigerado por aire, con culatas de dos válvulas frente a la cinco de una FZ o las cuatro de las otras, que cuentan, en sus modernos motores tetracilíndricos, en línea o en V, con sistemas de refrigeración líquida o por aceite. La potencia declarada de la Paso es de 74 CV., rendimien-

to inferior en aproximadamente 30 CV. al que proclaman sus rivales de cilindrada, e incluso por debajo del valor de las últimas 600, y no entremos en cuestiones «marginales» como pueden ser los chasis de aluminio.

Es cuando llega la hora de poner postura de pensador, el momento de apoyar tu mentón en la mano derecha y mirar profunda y atentamente unas motos y otras, tratando de cavilar sesudamente para intentar llegar a algunas conclusiones, por ejemplo si los Castiglione, padres actuales de Cagiva y de Ducati, son en el mundo de las motos de hoy lo que fueron en el mundo del arte de ayer los Medici de Florencia, impulsores y mecenas de la pura creatividad artística, o más bien inteligentes hombres de negocios.

Si pensamos en que esta Ducati tiene su razón de ser como moto de minorías que buscan algo especial y distinto, un traje de afamado sastre en lugar de uno de confección, el enigma se resuelve favorablemente para los Castiglione y para la Paso, que ocupa un lugar como alternativa «pret a porter» más polivalente y versátil junto a la Bimota DB-1, pero costando entre medio y un millón menos según los mercados. Hay garantía, por lo tanto, de no muy grandes pero seguras ventas.

Aunque la Ducati Paso es un maravilloso ejercicio de estilo, una obra de arte, pocos la comprarán para disfrutar con ella en una utilización meramente contemplativa, o sólo para que la envidien los demás por su exclusividad. Tiene un motor, un chasis, dos ruedas... sugiere divertidos planes de conducción deportiva, pero no es difícil llegar con ella a un oscuro callejón sin salida... cuando piensas en esta Ducati Paso como una 750 admirablemente atractiva, pero a fin de cuentas de «carne y hueso», que cuesta más o menos lo mismo que las 750 japonesas, pero estando equipada con su motor bicilíndrico en V., es decir, disponiendo de menor armamento que el de sus rivales.

Pero, ¿es esto decisivo? Si hablas con cualquiera, prácticamente todo el mundo coincide al decirte que las grandes superbikes son «infrautilizadas» por la gran mayoría, que son una «locura», que las carreteras no son circuitos, que nadie circula con ellas ni siquiera cerca del ritmo que permiten... Pero luego, a la hora de comprar, ¿por qué hoy empezamos a tener cola de propietarios de FZR 1000 que después de leer nuestra prueba están «angustiadados» y quieren subir a los rodillos de nuestro banco para ver si la suya es de 125 o 135 CV.? ¿Hasta qué punto influye en la decisión de compra, potencia y prestaciones? ¿Por qué los japoneses, a pesar de las limitaciones que hay en numerosos países, siguen superándose día a día en este sentido?

Hay muchas explicaciones; puede que ocurra como con el aficionado a las armas que sueña con un revólver Smith & Wesson 44 Magnum como el de «Harry el Su-

cio» antes que con uno del 22, mucho más fácil de manejar con menor entrenamiento. Cada bala del Magnum le costará un dínar, lo utilizará muy poco, pero eso sí, el día que vaya a una galería de tiro y lo dispare, se quedará sordo, pero loco de satisfacción. ¿No pasa algo parecido con las superbikes de hoy de explosivas prestaciones? ¿Cuándo y quién aprieta de verdad su gatillo con frecuencia?

La Paso se puede encontrar en difícil situación al compararla directamente con las cuatro japonesas, como ya vimos en nuestra comparativa «5 Estrellas» de las deportivas 750 (Motociclismo 996, Marzo '87), o incluso si la enfrentamos con la CBR 600 Honda o la «Kawa» GPZ 600, pero en realidad no tiene que entrar en este juego. Va por un camino diferente; tú serás quien decida si tiene o no salida. Nosotros sólo trataremos de ayudarte con esta nueva prueba a fondo, en carretera, pues la primera se realizó exclusivamente en el circuito de Calafat, a tratar de descubrirlo.

## Repaso

Lo primero, y aprovechando la gran variedad de juegos de palabras a los que se presta el nombre de esta Ducati en nuestro idioma, será dar un breve repaso a sus características fundamentales, algo que va ligado inmediatamente a recordar que es lo que se oculta debajo de su gran envoltura roja.

Si quieres tener acceso a ello, tendrás que trabajar con laboriosidad durante un tiempo considerable, alrededor de 15 minutos, aflojar 30 tornillos, y alguna tuerca incomodamente situada, hasta encontrarte, por un lado, con cuatro piezas de carrocería o carenado rojas, fabricadas en gruesa y bastante pesada fibra de vidrio, con un depósito de chapa, muy tabicado interiormente, de 22 litros de capacidad y con un asiento apeteciblemente mullido. Por el otro, propiamente con «la moto», que fuera de su caparazón resulta rigurosamente negra y reclama tu atención hacia su chasis y motor. El primero, como el diseño de carenado o el general de esta Ducati, obra de Tamburini, ex «TA» de Bimota. El segundo, nacido en el gabinete del «Dr. T.», el mítico ingeniero Fabio Taglione, en Bolonia.

El chasis, fabricado en tubos de acero de sección rectangular, engulle y rodea perimetralmente al motor. No se parece en nada al de la Bimota DB-1 creada por Martini, no es un cuadro multitubular al «traliccio» con tubos rectos, sin cuna inferior y con el motor integrado en el bastidor como en la DB-1. Sin dudar por ello de su rigidez, que ha demostrado ser formidable, tiene un aire más parecido al de motos deportivas japonesas de última generación. No parece especialmente ligero, parece imposible que pueda igualar los 6 kg. del DB-1, tampoco es nada revolucionario, pero está bien elaborado y con limpias soldaduras. La parte

inferior es desmontable para extraer el motor, y las dos «vigas» principales unen de forma muy rectilínea pipa de dirección y eje de basculante, zonas muy seriamente reforzadas.

La geometría de dirección, 25° de ángulo de pipa y 105 mm. de avance, puede ser considerada más bien «agresiva» y rápida, muy similar a la de una Yamaha FZR 1000 (25,3°, 100 mm.) o a la de una ágil y muy bien capacitada para rodar en circuito CBR 600 (26°, 104 mm.).

El chasis de la Paso rueda sobre dos llantas del 16" Ocam, de talla gigante, las más grandes vistas nunca en una moto de calle, 3,75 delante y 5,00 detrás, sobre las que sientan como un guante los no menos expresivos neumáticos Michelin «radiales» de bajo perfil utilizados en medidas 130-60 y 160-60. Son las mismas medidas que calza la Bimota DB-1, pero las llantas de fabricación propia de esta última son de menor garganta (3,25;4,25).

El basculante de aluminio, con excentricas en su extremo, es una de las piezas mejor elaboradas de la Paso y demuestra, junto con las bieletas de la suspensión monoshock «soft damp», también impecablemente construidas en aluminio, como la tija superior de dirección, los semimanillares o incluso el artesanal tapón de llenado de gasolina y las placas soporte de pedales de cambio, freno y reposapiés, que hay un especial esmero aplicado en superar los niveles de terminación standard, no sólo de lo que antes era Ducati, sino incluso de su competencia de hoy. La influencia Cagiva aplicada en otros productos de esta marca se deja sentir claramente y no sólo porque haya un pequeño elefante sobre la «T» de Ducati para recordarlo.

La Paso, con 1.453 mm. entre ejes, es una moto considerablemente más larga que la Bimota DB-1, de tan sólo 1.380 mm., y con sus 223 kg., con el depósito lleno, supera en 38 kg. a su rival italiana, pero la primera sensación con ella se corresponde con la de una 750 bastante ágil y ligera y no es equivocada porque sin mirar la difícil referencia de la DB-1, la Paso es más corta entre ejes que ninguna japonesa de su cilindrada (Suzuki GSXR 1.460 mm.), pesa menos, con la única excepción de la Suzuki GSXR, y es muy especialmente baja de asiento.

Las suspensiones son uno de los más acertados pasos adelante de esta Ducati. Tamburini hizo una buena elección con dos elementos que permiten en carretera un aprovechamiento óptimo de las excelentes cualidades de su chasis. La horquilla frontal es la mejor Marzocchi, la MR 1, la misma que utiliza la Bimota DB-1. Con barras de 41,7 mm. está libre de flexiones y cuenta con múltiples posiciones de reglaje. En la botella derecha y situado en su extremo inferior se encuentra al de «rebote» o extensión de hidráulico, que no hay que confundir, aunque lo parece, con un antihundimiento. En este lado derecho se encuentra únicamente

# ¡BUSCALO!

FABRICADO EN RONFALIN TX-60



LAZER VS-1

EN LAS MEJORES TIENDAS DE ESPAÑA

DISTRIBUIDO POR:

**LAZER**

**ESPAÑA**

**Motoimport, s. a.**

Francisco Navacerrada, 14  
28028 MADRID

☎ 255 56 82  
255 41 66

# HONDA®

ESTA EN

**SECORSA MOTOS**

## CARRETERA

CBR-1000-F

VF-750-R

CBR-600-F

NS-125-F

NS-125-R

SH-75

PX-50-R

PX-50-S

## CAMPO

XL-600-V

XL-200-R

XL-200-PD

XL-125-PD

MBX-75

MTX-75

MTX-125-R

**SECORSA MOTOS**

ESTA EN

**DOCTOR FLEMING, 8**

el circuito hidráulico; en el izquierdo, el único muelle utilizado para la función de compresión. En el extremo superior de las dos barras, ocultos por tapones de goma, hay válvulas para ajustes por aire.

El amortiguador del sistema progresivo «soft damp» es una de las mejores piezas de la Paso, un Oh-lins con cuerpo de aluminio y con los tres tipos de reglajes: precarga de muelle, mediante un pomo con reenvío hidráulico accesible desmontando la tapa lateral derecha, extensión y compresión de hidráulico. Las suspensiones de esta Ducati figuran, después de esta prueba, entre las mejores que se pueden probar hoy en día para carretera en una moto deportiva. Su tacto, a un ritmo más bien rápido, es mucho mejor que en una utilización a baja velocidad, y sus recorridos de rueda 140 mm. delante (más bien largo, el mismo de las dos deportivas japonesas menos comprometidas, Honda VFRm Kawasaki GPX) y 138 mm. detrás (también superior a lo habitual en las otras 750, máximo 132 mm. en la FZ 750), terminan definitivamente con aquellas opiniones mantenidas por algunos acerca de que las Ducati eran motos para faquires y cosas similares.

Los viejos tiempos de las motos deportivas italianas con suspensiones pétreas han pasado a la historia, al menos en esta Ducati. Una moto que por su postura de conducción semideportiva, asiento con generosa espuma, y confort de suspensiones, «te cae bien» desde el primer momento y no resulta antipática. En esta buena sensación de establecer una rápida amistad influye la buena terminación general y un completo equipamiento, con un cuadro de relojes Veglia de esmerado diseño, con toda la información que puede hacer falta, con múltiples chivatos para un control total y con indicador de temperatura de aceite, nivel de gasolina y reloj horario. Los mandos sobre el manillar no son de rabiosa vanguardia, pero están al necesario nivel funcional.

Hay inteligentes soluciones, como la práctica forma de reunir componentes eléctricos en lugar muy accesible bajo el asiento. Además no se ha olvidado al pasajero, situando en lugar adecuado sus reposapiés y poniendo un asa, de discutible y refulgente terminación cromada; a su disposición. Soluciones «originales» tampoco faltan, como los retrovisores-intermitentes integrados en un solo conjunto, estilo BMW-K 100 RS, pero situados por debajo del manillar, redondos, ajustables por presión. Útiles, pero reclaman siempre más atención de la recomendable por parte del piloto, no suele bastar con una simple mirada de reojo para ver lo que ocurre detrás de ti al quedar medio tapados por semimanillares y por tus propios codos.

De todas formas, aunque en este sentido de cuidar la terminación y el buen tacto de conducción todo persigue al ser lo más «japones» posible, el faro, de muy buena luz, es un Koito (se llama así), igual al de la Yamaha FZ o lo más Bimota posible. Lógico dada la anterior ex-

periencia de Tamburini. Sin embargo, surgen algunos contratiempos que nublan el buen panorama inicial. El puño de acelerador es duro y cansa; las empuñaduras antivibraciones son demasiado gruesas y además se deshacen literalmente con poco uso; los testigos luminosos no se ven con luz del día, no hay asa para subirla al cablete central, operación que requiere un buen esfuerzo; no funciona bien ni es totalmente hermético el tapón de gasolina; su indicador de nivel es clamorosamente inexacto. También se aprecian algunas excentricidades como las ¡cuatro llaves! necesarias para una sola moto para cerradura de asiento, contacto, tapón de gasolina y seguro para casco.

Una vez en marcha, tan pronto como a través de los dos escapes Silentium, también discutibles con su cierto aire de Yamaha RD, se oiga el serio y ronco bramar del twin del Dr. T, para unos terminará la magia de la Paso y para otros no habrá hecho más que empezar. Pero antes hay que volver a montar, mínimo 20 minutos, dos personas sin distraerse, los 30 tornillos que mantienen en su lugar su agresiva piel roja.

## Desmodrómico de ayer y de hoy

Entre las notas tomadas a moto desnuda acerca de su motor Pan-tah 750 de color negro, con correas de distribución bien accesibles, y con dos radiadores de aceite montados a presión, sin soportes, en los laterales del carenado, destaca una entre exclamaciones. ¡Carburador Weber de doble cuerpo! Es la gran novedad que incorpora este motor de distribución desmodrómica, con largo y brillante pasado, y que pretende seguir escribiendo más páginas en su historia. El origen de este Weber está en el automóvil; su disposición es vertical ocupando su lugar en la «V» que queda libre entre los cilindros y dentro de la voluminosa caja del filtro de aire de papel.

Los dos Dell Orto han desaparecido por lo tanto, y para dejar paso al de doble cuerpo, la culata del cilindro trasero se ha girado 180° situando su escape hacia atrás. Este se une bajo el motor con el delantero, formando junto con los tubos que se dirigen hacia los silenciadores una perfecta cruz. Las posibilidades de reglaje del Weber son muy amplias, pero nuestro motor, que estaba recién revisado y «en su punto» cuando recogíamos la Paso en Barcelona con 4.100 kg., dejó de estarlo al llegar a Madrid, igual que experimentamos cuando la primera prueba en Calafat, donde presentaba incertidumbre de respuesta a bajo régimen, toses, y poco educadas explosiones dentro de sus escapes en retención.

Otros ruidos puramente mecánicos que este motor es capaz de producir y muy especialmente el calor que puede generar, quedan lejos del piloto, bien aislado gracias al carenado total. El «Contro-



lled Air Flow» que reza en uno de sus laterales, es algo que funciona, comprobándolo con facilidad por la huella dejada en los cilindros, fijándonos especialmente en

el posterior, por los variados insectos que van incluidos en esta época del año en el aire de refrigeración, un auténtico Air-Fly-Flow (Flujo aire-moscas). La suciedad de

motor y chasis llega a ser exagerada, pero nunca importa: la limpieza interior en esta moto es sencillísima, simplemente no es necesaria.

El motor de la Paso, el Ducati Pantah 750, es muy similar al que equipa la versión «básica» o Strada de la Bimota DB-1 de doble carburador con una potencia declarada de 75 CV. a 7.900 r.p.m. El porqué del agrado o disgusto que puede producir a su piloto viene de la forma en la que decida comparar o no su forma de rendir y entregar su potencia, y en la valoración más o menos exigente que ella haga frente a motores japoneses de igual cilindrada, pero no olvidemos, para ser justos, de dos cilindros más.

Para empezar, mientras que una Ducati de hace quince años, como la GT 750, ofrecía sólo cerca de un 10% menos de potencia que la Paso de hoy, una Honda CB 750 de «antes de ayer» era aproximadamente un 40 por ciento menos potente que una VFR 750 del '87. El ayer y el hoy están brutalmente diferenciados en motores japoneses, siempre en búsqueda de más potencia, no en la Ducati. Esta sigue fiel a su noble entrega de potencia, basando su efectividad en un consistente par motor a un bajo régimen de giro.

Subir hoy en la Paso después de probar la semana pasada la Yamaha FZR 1000 hubiera sido, por motor, casi tan traumático como lo fue el pasar de la Gold Wing a la super FZR, pero con motivo de nuestra larga prueba con la Transalp, que viaja de capital en capital, tuve ocasión de desintoxicarme de las sensaciones de suavidad, silbidos de 10.000 r.p.m. y patadas de más de 100 CV. a la rueda. Algo que viene muy bien, porque el motor de la Paso, utilizado también en la Cagiva Trail Elephant, va desde luego por otro camino, sin que esto signifique que no tenga todavía una muy válida aplicación y sugestivo rendimiento en una deportiva de carretera.

En nuestro banco de potencia, donde siguió con sus explosiones en retención acompañadas de lenguas de fuego que salían por sus escapes, acreditaba una mejor potencia a su rueda de 58,3 CV. a 7.150 r.p.m. (59,4 CV. a 8.000 r.p.m., teníamos registrado el año pasado para el motor de la Bimota DB-1); su par máximo registrado era muy elocuente, 6,33 kgm. a tan sólo 5.500 r.p.m., y los 5,33 kgm. al mínimo régimen de 3.000 r.p.m., don-

P.V.P.  
1.460.000  
IVA INCLUIDO

# GAMMA MOTORS

P.V.P.  
1.040.000  
IVA INCLUIDO

**PASO  
750  
Desmo**

RECAMBIOS  
ORIGINALES  
TODOS LOS  
MODELOS

**Indiana**

VENTAS  
TRAV. DE GRACIA, 14  
Tel. (93) 200 97 44

RECAMBIOS  
MAESTRO NICOLAU, 12  
Tel. (93) 200 45 40

**08021 BARCELONA**

de ya está rindiendo 22,3 CV., hablan todavía más claramente acerca de su carácter. El rendimiento específico de este motor, 78 CV/L., comparado con un cuatro cilindros japonés de igual cilindrada, próximo a los 120 CV/L., es realmente modesto, pero no trates de compararlos. Ducati tiene fanáticos seguidores en todo el mundo y no creo que se fijen en estos números sino en como suena, como empuja de forma llena y constante especialmente a medio régimen, y además sabiendo que resulta suficientemente rápido para cualquier piloto en carretera.

Si son muy fanáticos, hasta es posible que no adviertan sus vibraciones «gordas», no hormigueo molesto, localizadas sólo en las manos con intensidad, nunca en los reposapiés, entre 7.500 y 8.000 r.p.m. Tampoco su cambio con selector impreciso, posible defecto en esta unidad, no es típico Ducati, especialmente entre 1.ª y 2.ª o viceversa girando alto de vueltas, y con muchas veces difícil localización del punto muerto. Es un motor que si vienes de una japonesa tetracilíndrica o incluso de una bicilíndrica como la Transalp, te parece inicialmente tosco y «áspero» y puede que hasta un poco fuera de lugar, pero sin pasión, sin ser un probador sospechoso de ser ducataista, habiéndome formado, o deformado, bastante más en la escuela japonesa que en la clásica inglesa o italiana, te aseguro que en la práctica es de una eficacia y flexibilidad, en un uso puramente deportivo, o de paseo, realmente sorprendente.

Sólo hace falta un poco de tiempo para que te llegue a convencer y hasta entusiasmar, aunque esto no es novedad: me suele suceder dos o tres veces al mes. Basta con poner cualquier buena moto de pruebas de hoy, desde una 125 a una Gold Wing, pasando por una GSXR o Transalp en su ambiente más adecuado, para que en ese momento no te acuerdes de que existe nada más. Con la Paso es fácil encontrar esas buenas situaciones.

Sin 100 CV., con sólo un poco más de la mitad, su sensacional chasis, impecable estabilidad, formidables frenos, suspensiones y neumáticos, se ocupan de poner la otra mitad. Muy pronto vamos a poder comprobarlo después de salir de la ciudad, donde la Paso sufre las consecuencias de una primera marcha un poco larga, pero donde se desenvuelve con gran soltura, la que le permite su ejército de admiradores, y gracias a sus compactas dimensiones, con muy amplio radio de giro.

### Cien por cien

En carretera, prácticamente en cualquier trazado que elijas, o en autopista, con la Paso puedes alcanzar siempre una efectividad total porque siempre es posible apurar con ella hasta la última gota de

potencia que es capaz de ofrecer su motor. Puede rendir al cien por cien, no hay nada que lo impida, todo le favorece. Entre todos sus componentes se mantiene un nivel de equilibrado ejemplar. Como deportiva apta para una conducción que no sea necesariamente radical, la Paso ofrece confort, por postura, asiento y suspensiones; suavidad de respuesta de su motor, pocas vibraciones, muy aceptables consumos, posibilidad de viajar acompañado y más que suficiente capacidad para mantener, si te lo propones, una elevada velocidad de crucero. Con una 4.ª de 188 km/h. de cronómetro, y una 5.ª de 205 km/h. a 9.000 r.p.m., esta marcha puede situarse en viaje largo entre 160 y 170 km/h., con la aguja del cuentavuelvas oscilando entre 6.000 y 7.000 r.p.m. A este ritmo, lo mismo que ocurre cuando apuras a tope, su carenado resulta insuficiente con su cúpula ancha y baja, que ofrece muy poca protección, pero es sólo a partir de 190/200 km/h., velocidades que normalmente no serán mantenidas largo tiempo en esta moto, cuando el viento llega a ser realmente molesto.

En línea recta la Paso es firme y estable como una roca, como sugiere su aspecto exterior de compacto bloque sin fisuras, y no influye apenas en ello el mejor o peor estado del asfalto. No hay que matizar nada, sólo en carreteras para una trail, parcheadas y muy rugosas, si pretendes aplicar con todo rigor puedes encontrarte con típicas sacudidas de su rueda frontal de 16", pero el neumático radial de muy flexible banda de rodadura y las buenas amortiguaciones retrasan este momento.

En curvas rápidas, la Paso sigue la trazada elegida con la precisión del bisturí de un neurocirujano y con el aplomo, seguridad y sensación de gran confianza que proporciona su rígido chasis. Se puede pensar que es a partir de esas velocidades cuando de verdad se empiezan a poner a prueba chasis, suspensiones o neumáticos y cuando pueden surgir problemas, pero estos puede que sean para otras, no para la Paso, siempre totalmente feliz y libre de ellos con su «techo» situado muy justamente por encima de los 200 km/h.

Cuando la primera prueba de esta moto en el circuito de Calafat, nos quejamos de su dirección, por exceso de llanta y goma delante. Hoy lo seguimos haciendo. Para resolver una zona de curvas encadenadas y muy sinuosa, la Paso obliga a más esfuerzo del que debería corresponderle por su peso, dimensiones y dirección. Tienes que trabajarla, llevarla con decisión de una tumbada a la contraria y puedes encontrar cierta resistencia si por delante tienes curvas de trazado desconocido ante las que dudes en frenada, porque en su parte frontal se encuentra el más puro y claro ejemplo del fenómeno que definí muy bien nuestro buen amigo Alan Catchcart hablando en una de sus pruebas de frenada dentro de curvas con ruedas de 16": el efecto «de cabeza al seto».

Normalmente calculas, frenas

antes de una curva, sueltas frenos, inicias la trazada y abres gas para salir lo antes posible por la trayectoria elegida. La Paso se porta ¡O.K.! Pero en muchas otras curvas, que sobre todo no conoces, de amplia y rápida entrada, puedes encontrarte inclinando, y retrasando un poco la frenada hasta averiguar si se abre o se cierra. Si sucede lo segundo tienes que frenar suavemente, la Paso se endereza suavemente; si bruscamente, se pone de pie instantáneamente, efecto «de cabeza al seto», que hace preciso que te anticipes siempre a esta reacción tratando de anularla con desplazamientos de tu cuerpo. De todas formas esto es algo más fácil de hacer que de explicar y estos efectos se llegan a olvidar casi totalmente, sin apenas sentirse si no te «cuelas» nunca en carreteras conocidas, sobre todo donde tus referencias de frenada son muy claras.

Con neumáticos de tan anchas espaldas que montan a la perfección sobre las llantas «king size» hay, a cambio de estos pequeños vicios, otras grandes ventajas. Confabulados con el sensacional chasis y muy bien taradas suspensiones, adecuadas para todo tipo de conducción en un punto intermedio, la Paso demuestra una totalmente irrompible sensación de agarre en curvas, siendo su terreno más favorito y auténtica especialidad las curvas amplias, suaves, redondas, encadenadas de media velocidad, tercera, cuarta, entre 120 y 160 km/h. El prototipo de esta carretera lo puedes encontrar por ejemplo en Galicia, en la N-541 entre Pontevedra y Orense, pero hay otros muchos lugares parecidos que ya se te habrán ocurrido.

Allí, con la Paso, que cuenta con buena distancia libre al suelo, rozan levemente escapes y caballete por el lado izquierdo, puedes realizar trazados gloriosos y tumbadas de escalofrío, con sensación de no estar haciendo nada especial. En las primeras curvas te impones un ritmo alegre, te sientes sobrado, como pegado al asfalto con cola de contacto. En una serie posterior de curvas fuerzas más, rozas los bajos de la Paso y timidamente las rodillas. Se mantiene la misma sensación: hay «Araldit instantáneo» en las ruedas. Finalmente, ya caliente, te la juegas, fuerzas el ritmo, materialmente te tiras al suelo en cada curva, da igual, no te caerás; los únicos golpes los reciben tus rodillas. ¡Sensacional! Y todo esto sin sudar, sin momentos de angustia, sin sentir próximo el final de los neumáticos, y estamos en carretera abierta, con camiones que a veces aparecen de frente, conductores que ven desde lo alto de su cabina con asombro una moto roja que parece venir «arras-trándose» sobre un costado.

En lo recto y muy rápido pueden quedar dudas sobre si la Paso puede contentar a todos con sus relativamente modestas prestaciones para su cilindrada. En curvas, carretera «media» especialmente, la duda es si conseguirás averiguar alguna vez dónde están sus limi-

tes. Por cierto, el neumático trasero aprovecha tanto el espacio en el basculante que la cadena roza ligeramente en su borde izquierdo. Los frenos, unos populares y nada especiales en teoría Brembo pinza negra de doble pistón opuesto, con discos de hierro de 280 mm. delante y 270 mm. detrás, resultan ser auténtica «pata negra» en la Paso. Aliados con la gran cantidad de pegajosa goma en contacto con el suelo, la Paso se detiene con la misma instantaneidad que una piedra arrojada contra un muro. Hay que aplicar algo de esfuerzo, no es tacto «two fingers» japonés el de su bomba, pero la progresividad en la frenada es perfecta y super fiable. Detrás frena poco, pero suficiente, y aunque te subas con los pies en el pedal y saltes, casi con tanta exageración como esto, llegarás a bloquear. Es decir, una formidable y bien dosificable ayuda para el delantero.

### La moto de rojo

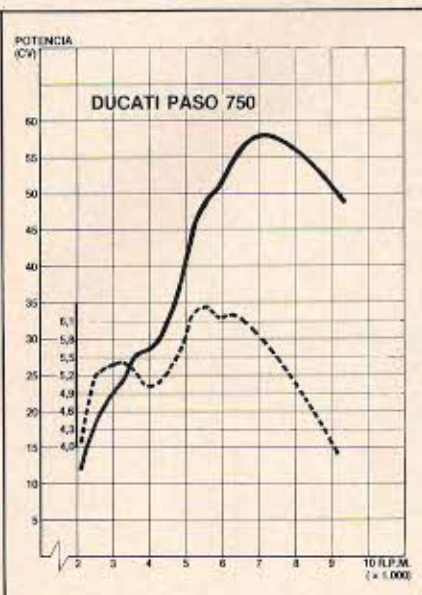
Muchas veces me he preguntado después de probar motos japonesas de hoy cual podía ser la razón de existir de italianas como la Paso con motores de ayer. Hoy he encontrado muy claras respuestas en esta maravillosa y «bellísima» moto de rojo. Una estabilidad por encima de lo ya tradicional, una fuerte personalidad con un diseño que rompe moldes, una suavidad y confort de uso, aún mejorable en algunos puntos, pero que le proporciona una polivalencia y posibilidades de utilización en cualquier carretera tan amplia como la de buenas japonesas; no soy ducataista, pero vibro con su sonido, aunque me bastaría con estas vibraciones y me sobren algunas otras. Quizá sea deformación, pero sueño en rojo, con la moto de rojo, con un motor de Yamaha FZ 750... A alguien también en Italia, hace ya tiempo que se le ocurrió lo mismo: buscar no sólo la super bella moto de rojo, sino la super completa moto «10». Tamburini, que estuvo trabajando, como siguen haciendo en Bimota en busca de ese objetivo, no ha podido mejorar o cambiar el motor Ducati por uno de cuatro cilindros, pero se ha volcado con total acierto en el resto. No estaría mal pensar que sea una forma de preparar el camino a un motor Ducati con culata de cuatro válvulas y refrigeración líquida; con él, aún lo vería todo mucho más rojo. □

Augusto MORENO DE CARLOS  
Con la colaboración de:  
José M.ª TORRES-ACERO  
Fotos: Emilio JIMENEZ

### Velocidad en cada marcha a 9.000 r.p.m. km/h.

1.ª	80
2.ª	117
3.ª	150
4.ª	188
5.ª	205

# BANCO de POTENCIA MOTOCICLISMO



El bicilíndrico de la Ducati Paso nos ofrece, por supuesto, un rendimiento que pueda ser comparable con el de sus rivales de cilindrada japoneses. Está en otro mundo, pero sus 58,3 CV, a la rueda, sin ser nada espectacular, están al mismo nivel que su directa rival, la Bimota DB1. No es un motor nervioso y puntagudo, no es descubrir nada nuevo que se caracteriza por una plana y noble entrega de potencia. En su curva, en cualquier caso, se aprecia una cierta inflexión sobre las 4.000 r.p.m. motivada por su no muy adecuada carburación. Algo fácilmente corregible en teoría con el Weber de doble cuerpo utilizado, la principal novedad y rasgo distintivo del motor Ducati de la Paso. La curva de par ofrece un mejor valor de 6,33 kgm. a 5.500 r.p.m. y hay que tener en cuenta, para comprender su forma de empujar en baja, que dispone de más de 5 kgm. a tan sólo 3.000 r.p.m.

## De mil en mil

### Ducati 750 Paso

Revoluciones	Potencia (CV)	Par motor (kgm.)
2.000	—	—
3.000	22,3	5,33
4.000	28,2	5,05
5.000	41,5	5,93
6.000	51,7	6,18
7.000	58,1	5,94
8.000	56,8	5,09
9.000	51,4	4,09
10.000	—	—
11.000	—	—
12.000	—	—

## Error de velocímetro

Indicado	Real
100	96,4
130	125
160	153
180	172
200	191

## Datos obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH LPS 002 de MOTOCICLISMO

	Ducati 750 Paso
Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	58,3 CV
Potencia máxima al embrague	64,1 CV
Régimen de potencia máxima	7.150 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	6,33 kgm.
Par motor máximo al embrague	6,83 kgm.
Régimen de par motor máximo	5.490 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	14,7 m/s
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	9,9%
Relación peso/potencia (rueda)	3,47 kg/CV
Potencia específica (rueda)	78,0 CV/l.
Temperatura ambiente	25,5 °C
Presión atmosférica	900,0 mb.

## Prestaciones

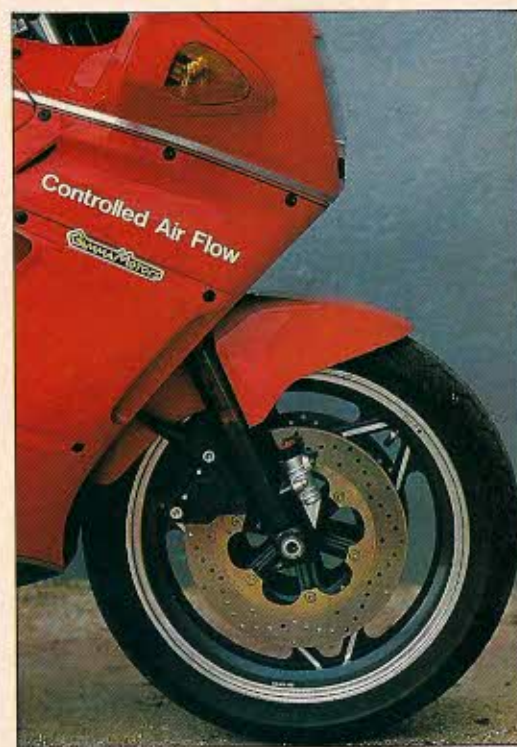
	Ducati Paso
<b>Aceleración</b>	
400 m.	12,6
1.000 m.	25,7
<b>Recuperación en 6.ª</b>	
60-140 km/h.	12,2
<b>Velocidad máxima</b>	
Solo tumbado	205
Solo sentado	193
<b>Consumo</b>	
Mínimo	6,0
ciudad	6,8
Máximo	9,1
C. Deportiva	9,1
C. Medio	7,5
Cap. Dep./res.	22/4
Autonomía Media (incl. res.)	293

## Ficha técnica

	Ducati Paso
<b>Motor</b>	2 cilindros en V a 90°, refrigerado por aire.
<b>Distribución</b>	2 válvulas por cilindro, desmodrómica.
<b>Cilindrada</b>	748 c.c.
<b>Diámetro x cámara</b>	68 x 6,15 mm.
<b>Compresión</b>	10:1
<b>Carburador</b>	1 Weber doble cuerpo, 36 mm.
<b>Cambio</b>	5 velocidades
<b>Embrague</b>	Multidisco en seco, accionamiento hidráulico.
<b>Chasis</b>	Doble cuna en acero sección rectangular
<b>Dirección</b>	Angulo: 25°. Avance: 106 mm.
<b>Suspensión delantera</b>	Horquilla Marzocchi MR1, regulable en hidráulico. Barras 41 mm. 140 mm. recorrido
<b>Suspensión trasera</b>	Soft Damp. Amortiguador Ohlins, regulable en precarga e hidráulico. Recorrido 136 mm.
<b>Freno delantero</b>	Doble disco Brembo 260 mm. Pinzas doble pistón
<b>Freno trasero</b>	Simple disco. Pinza doble pistón
<b>Rueda delantera</b>	Llanta: 3,75 x 16. Neumático: Michelin o Pirelli Radis 160-80-16
<b>Altura de asiento</b>	790 mm
<b>Distancia entre ejes</b>	1.453 mm.
<b>Peso en vacío</b>	204 kg.
<b>Peso lleno</b>	223 kg.
<b>Reparto de peso</b>	Delante: 50,4%; detrás: 49,6%



Grandes neumáticos, óptimo agarre, frenos Brembo de formidable potencia. Las llantas de la Paso de 16" son de una talla enorme. La terminación general está muy cuidada. Destaca el basculante con excéntricas y bieletas de suspensión de aluminio.







*Después de aflojar y quitar 30 tornillos y en 15 o 20 minutos llegas a esta situación. El depósito es de chapa, el carenado de fibra de vidrio.*



*Pieza clave en la Paso: el chasis de tubo rectangular en acero creado por Tamburini, «ex-Bimota». Se nota su experiencia anterior. Optima rigidez y muy buenas reacciones. La parte inferior es desmontable.*

*Un viejo conocido, el motor Pantah 750 de Ducati con correas para su distribución desmodrómica y carburador Weber de doble cuerpo.*

