

EXCLUSIVA



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



## Ducati-Bimota 750 DB-1

Toma de contacto

# Por fin la gran Pantah

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

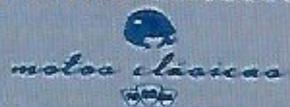
  
motos clásicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

Cuando supe por primera vez que Bimota iba a producir una moto de calle con el motor de la Ducati Pantah, admito que mi primera reacción fue de escepticismo. Después de todo, ¿qué podía hacer esa fábrica de motos de primera —clase para ricos entusiastas que no hubiera intenta-

do Ducati— o incluso sus nuevos propietarios de Cagiva? ¿No corría el peligro de ser la DB-1 demasiado similar a lo que los actuales dueños de Ducati intentarían producir al mismo tiempo que resultaría un producto con un precio desorbitado?

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



**D**ESDE el primer instante en que vi la DB-1 mientras era descargada del furgón de la fábrica en el circuito de Misano a finales del reciente mes de julio, para la prueba exclusiva antes de su presentación, supe que mis dudas no tenían ningún fundamento.

Sea lo que fuere lo que Cagiva presente a finales de este año en Milán, aun tratándose de una Pantah muy puesta al día, es casi imposible que tenga la atracción, el impacto y por encima de todo el «sex appeal» de la nueva Bimota desde un punto de vista visual. Seguramente habrá muy poca gente, estén interesados por las motos italianas de forma casual o sean ducatis empedernidos, que no estén de acuerdo conmigo en que ésta tiene que ser la Ducati más bella que jamás se ha creado.

Y cuando Giuseppe Morri, el boss de Bimota reveló que el precio previsto para el mercado italiano sería de 15 millones de liras en las que se incluyen no menos del 38 por ciento del impuesto del IVA, las posibilidades comerciales de la DB-1 empiezan a ser prometedoras. Si tenemos en cuenta que se sitúa unas 200.000 ptas. (cambio de lib. esterl.) por debajo de una Ducati 750 F-1 mal llamada «réplica» en Inglaterra, es lógico pensar que las ansias de probar aquella nueva y atractiva criatura fueran ya irresistibles.

## Primera victoria

Teniendo, como me fue concedido, el honor de acudir a una prueba especialmente organizada para mí, todavía me vi sorprendido con otra gentileza: en lugar de una podría probar dos motos, una, la primerísima Bimota DB-1 de calle que había sido literalmente terminada aquel día y llevada a toda prisa a Misano para la prueba, y una de las dos motos oficiales de TT1, aquella sobre la que Massimo Matteoni conseguía la primera victoria de una DB-1 en Misano tres días antes, tras una bata-

*¿La más bella Ducati jamás fabricada? La nueva DB-1 con motor Pantah 750 lo es, haga lo que haga Cagiva con el mismo motor para el Salón de Milán en noviembre.*



*El ingeniero Martini, responsable del proyecto DB-1 dando las instrucciones a nuestro compañero Alan Cathcart durante su prueba exclusiva en Misano.*

lla titánica con el piloto oficial de Ducati Walter Cussigh tras la retirada de Virginio Ferrari sobre la otra Duke de fábrica y que terminaría con la caída de Cussigh intentando cazar a la Bimota «voladora».

Elo permitió a Matteoni obtener una victoria confortable delante de su compañero Maurizio Rossi sobre la segunda DB-1, provocando en todo el equipo que había acudido en masa al circuito para animar a sus pilotos, volverse histéricos de alegría. Era sin lugar a dudas un inmejorable comienzo, habida cuenta que la versión de calle es prácticamente idéntica a la moto de carreras y además con el motor con árboles de levas normales de competición y el motor en su primer estado de

desarrollo comparado con la Ducati oficial de fábrica.

## DB-1 de carreras

Estuve presente en aquella carrera y la observé con un interés mayor que el de costumbre puesto que tres días más tarde me hallaba sentado en la misma moto de Matteoni rodando en el mismo Misano. Más bajo y ligero que yo, obviamente él se encuentra cómodo en una moto en la que yo encontré dificultades para meterme dentro de la cúpula, lo mismo que la suspensión trasera que había sido reglada para un piloto de menor peso. Saliendo del par de virajes rápidos de izquierdas hacia la recta de meta, encontré que la suspensión

posterior se comprimía al máximo bajo fuerte aceleración, hundiéndose y levantándose la parte trasera de la moto alternativamente. Pero una vez engranada la velocidad más alta, moviéndome ligeramente para enfilarse el último viraje a izquierdas, encontré que la Bimota pisaba muy recto y firme, mientras me acomodaba lo más cercano posible al depósito.

Fue una sensación maravillosa y que únicamente los pocos afortunados que sean capaces de comprarse esta moto podrán experimentar. Si tú eres uno de ellos, te diré que no te sentirás defraudado con la DB-1. A pesar del sistema anti-dive hidráulico ubicado en el interior de las botellas Marzocchi M-1, comprobé que se hundían notablemente bajo fuerte presión en las frenadas al final de la recta. Por el contrario, si he de ser sincero, en contra de los comentarios de Martini acerca de los Brembo, encontré la frenada excepcional y más que adecuada para el peso de la moto y el piloto.

Pero una vez más, la moto empezó a subir y bajar como si se tratara de una BMW con su reacción del cardan en el momento en que cambié a marchas más cortas y apretando los frenos. Si embargo no es un problema —o un defecto— innato de la moto sino que simplemente Matteoni tiene una muy peculiar manía con las suspensiones y sus reglajes, al estilo de las actuales motos de G.P. Si hubiese dispuesto de más tiempo con la moto me hubiera gustado jugar un poco con los reglajes para ponerlos a mi gusto.

## Excelente

El futuro dueño de una de estas DB-1 podrá hacerlo tranquilamente, puesto que Martini está proyectando un sistema externo de reglaje tanto de muelle como de hidráulico del monoamortiguador Marzocchi posterior, lo cual no ocurre ahora puesto que Marzocchi prefiere dejarlo en su máximo recorrido de forma que tenga oportunidad de disipar las fuerzas que se acumulan, algo así como si fuera un péndulo.

## Ducati Bimota 750 DB-1



No hace falta resaltar el carácter exclusivamente deportivo de la nueva DB-1 de calle que se distingue de la de carreras por el faro y el piloto trasero. Los dos grandes cilindros situados a continuación de las barras de la suspensión delantera son los depósitos del líquido de freno y embrague (!).

Pero cuando realmente apreciarás el talento del diseñador de esta moto es cuando hayas terminado con la frenada y la introduzcas en un viraje. La moto está tan perfectamente equilibrada que parece que se conduzca ella misma. La rueda delantera no se cae como en las modernas G.P. con rueda de 16", ni tiende a levantarse cuando frenas en pleno viraje. Sólo tienes que pensar en seguir cogido a los manillares y el resto lo hace la DB-1 por ti. La sientes estable, da confianza, y es rápida. En tres palabras: una auténtica Bimota.

Tras un montón de vueltas a Misano determiné que el problema del tren posterior era culpa de un amortiguador demasiado blando puesto que sobre los cada vez más numerosos agujeros que van apareciendo sobre la pista de Misano (debido al castigo incesante a que lo someten las continuas pruebas y ensayos de coches de carreras), la rueda posterior se comportaba casi perfecta.

Había uno peor que ninguno a la salida de la «herradura» al

final de recta. Di con él y la Bimota movió la cabeza sólo una vez, como dando a entender su protesta por haberla sometido (¡desconsiderado piloto!) a semejante tratamiento. Pero inmediatamente volvió a su trayectoria.

Normalmente, una prueba en circuito no reproduce las reacciones que tú encontrarás con una moto en la calle, pero gracias al mal estado de la pista, la Bimota DB-1 me demostró que la respuesta de las suspensiones es inmensamente superior a las de la Ducati 750 de F-1 «Réplica», al mismo tiempo que se halla mucho mejor terminada incluso en su forma de pre-serie y (esto es una opinión subjetiva) es mucho más atractiva. Sí, ya sé que las comparaciones son odiosas, pero...

### Joven todavía...

A pesar de que el motor había estado rodando en el banco durante dos horas antes de su instalación en la moto, la DB-1 en versión de calle no ha-

bía rodado ni un centímetro cuando me senté en ella, así que mi tiempo con esta moto fue necesariamente más corto que con la versión de carreras. Las dos son sin embargo tan similares, que aparte de las luces y unos escapes twin mucho más silenciosos, difícilmente puede apreciarse las diferencias.

La posición sobre la moto es mucho más confortable, con los reposapiés más bajos y los manillares algo más adelantados. El tablero de instrumentos con sus claros relojes de fondo blanco se halla fácilmente a la vista, con los dos depósitos de líquido para el freno y embrague montados ingeniosamente encima de los tubos de la horquilla.

Como la moto había sido puesta a punto también por Matteoni, las suspensiones se mostraban igualmente blandas, pero lo más destacado fue la dirección ultraligera, sin duda debido a su preparación para montar neumáticos radiales que la hacen algo más pesada. Sin estos neumáticos, creo que

## Giuseppe Morri y el futuro

CON la desaparición de escena de su antiguo socio y co-fundador de Bimota, Massimo Tamburini, Giuseppe Morri es ahora dueño absoluto del destino de la firma de Rimini, aunque es evidente, cuando se le ve junto al ingeniero Martini que confía en su trabajo por el bien del futuro de la empresa.

Consiguir el acuerdo con Cagiva para el suministro de motores Ducati para la DB-1 fue un auténtico éxito, dado que los Castiglioni van a presentar ellos también su propia versión deportiva de la Pantah con el nombre Cagiva en el próximo Salón de Milán.

¿Fue difícil conseguir el acuerdo?

«Un poco, pero tengo que señalar que el acuerdo se hizo con el director de la división Ducati de Cagiva, es decir, con Gianfranco Castiglioni. De hecho, la única mención que se hace de Cagiva en el contrato se refiere a que en determinados países tendremos que comercializar la moto a través de los distribuidores Cagiva. Eso es todo. Pienso que el Sr. Castiglioni comprende que el tipo de moto que hacemos no es en realidad una competencia para

debería montarse un amortiguador de dirección.

Con el suministro de motores Ducati asegurado tras el acuerdo con los hermanos Castiglioni, el boss de Bimota, Morri, estará ansioso por conocer la res-

# ¿Una BB-K 100?

el volumen de producción de Cagiva. Estamos en distintos lados de la misma calle. Nosotros planeamos construir 500 DB-1 el próximo año, mientras que ellos hablan de miles de modelos con motor Pantah. Creo que los Castiglioni nos ven a nosotros como un buque insignia de "La Moto italiana", dado que ahora, gracias a este acuerdo tenemos una Bimota entera-mente italiana.»

Han circulado algunos rumores que dicen que Cagiva ha comprado actualmente parte o quizá por entero Bimota: ¿es ello cierto?

«Rotundamente no, Bimota se halla enteramente en manos de uno de sus fundadores, yo mismo, y quiero que el mundo se entere de ello. Estos rumores no tienen ningún fundamento.»

Dado que la firma se halla bajo un control provisional de dos años del Estado, período establecido para pagar las deudas, y que expira en junio del '86, ¿cómo ve Morri el futuro?

«Bien, aunque los planes son el construir 100 unidades de la SB-5 por la cual hay una gran demanda, el próximo año, tengo que admitir que to-

puesta del público sobre esta nueva moto, y de la cual depende la supervivencia de Bimota. Pero mi sospecha, después de haber probado esta moto en Italia, es que cuando el ex-campeón del mundo Phil Read es-



Una Bimota SB-5 apuntando hacia una caja donde se ve claramente que contiene una FZ 750. ¿Será la próxima creación de Bimota?

do depende de la DB-1. Hemos apostado fuerte por ella al hacer una gran inversión para poder ponerla inmediatamente en producción y satisfacer las demandas que esperamos provoque, con lo cual podremos pagar las deudas e iniciar nuevos tratos con nuestros suministradores para iniciar nuevos proyectos.»

Aha, ¿y cuáles serán, teniendo en cuenta que se está trabajando muy en secreto en una YB-4 con motor Yamaha FZ 750?

«Para nosotros, el proyecto "Tesi" sigue siendo lo primordial. El ingeniero Martini ha terminado ya el nuevo chasis para el prototipo, un bastidor de tubos de aleación que sustituirá al de fibra de carbono y material compuesto. La mo-

to aparecerá en las pistas la próxima temporada, y de hecho, la cuarta generación de esta moto está ya lista en un 80 por ciento. Sólo el trabajo en la DB-1 nos ha retrasado el proyecto, de otra forma hubiésemos corrido con ella de nuevo este año. El próximo empezaremos a trabajar sobre una versión nueva de calle, aunque no puedo decir con qué motor.»

Hmm, ¿quizá con ese FZ 750 que se halla en el departamento de experimentación?

«La verdad es que no lo hemos decidido todavía, aunque la configuración del motor Yamaha es acoplable al chasis de la Tesi. Estamos pendientes de Yamaha que termine de desarrollar este motor antes de seguir adelante. Además,

ellos van a sacar su versión deportiva de la FZ este otoño, y puede tener alguna semejanza con lo que nosotros hacemos.»

Y mirando algo más lejos a través de la bola de cristal, ¿qué otros proyectos brillan en el horizonte?

«Bueno, tengo muchas ganas de fabricar una Bimota de turismo, algo que todavía no hemos hecho hasta ahora y para la que creemos hay un mercado que está creciendo. El motor BMW K-100 nos interesa mucho y no sólo porque Alemania es nuestro segundo mercado en importancia. Creo que podremos pensar más seriamente sobre todo esto el próximo año.» □

A.C.

trene oficialmente esta moto durante el G.P. de San Marino el próximo 1 de septiembre, marcará el principio de un período de prosperidad para la pequeña fábrica de Rimini, y con las 50 primeras unidades vendi-

das ya de antemano al Japón, además de la inmediata preparación de una versión 350 para el mercado interior, creo que ese momento vendrá antes de lo previsto. □

Alan CATHCART

## La próxima semana, la DB-1 por dentro

Hemos querido mantener en este número un poco la incógnita sobre la nueva DB-1. Se trataba de dar la importante noticia de la prueba exclusiva de esta moto y hemos dejado para la próxima semana (EXTRA DE SEPTIEMBRE) que el propio ingeniero Martini nos cuente a través de Alan Cathcart los secretos y la historia de la Ducati Bimota.