

PRUEBA

DUCATI 900 SUPERSPORT

CAFE RACER



www.motoclasicas80.com


motoclasicas


info@motoclasicas80.com

A photograph of a rider on a red and white Ducati motorcycle leaning into a turn on a track. The rider is wearing a blue helmet and a blue and white racing suit. The motorcycle is leaning to the left, and the rider's hands are on the handlebars. The background is a blurred green field.

La legendaria 750 SS y su sucesora, la 900 SS, marcaron un hito en la historia del motociclismo. Estos dos modelos son actualmente buscados con desesperación por coleccionistas que quieren recuperar parte del «glorioso pasado», cuando las «superbikes» se llamaban «cafe racer». Ducati ha fabricado un modelo con la magia de ayer y las prestaciones de hoy.

www.motosclasicas80.com


motos clasicas

info@motosclasicas80.com

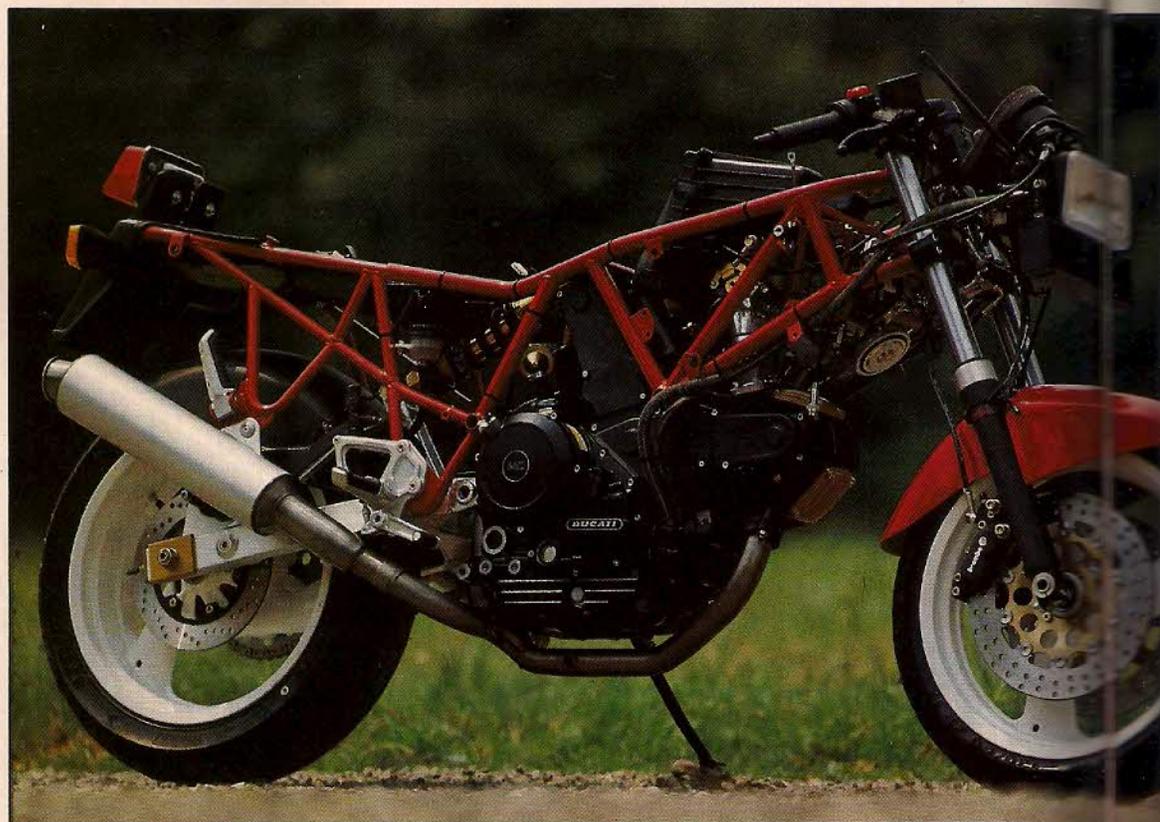
Ducati 900 Supersport

Si le preguntas a cualquier fans de Ducati cuál ha sido en su opinión el mejor modelo que ha salido de la fábrica italiana en sus cuarenta años de historia, te garantizo que la respuesta del 99,99 por ciento será la misma: la legendaria 750 SS y su predecesora, la 900 SS. Estos bicilíndricos en V casi de carreras resumían la esencia del motociclismo en su forma más pura.

Las Ducati Super Sport están derivadas de la desmo F 750 vencedora en Imola a los mandos de Paul Smart y de la 900 triunfadora en las 24 Horas de Montjuich. Estos dos modelos eran el ejemplo más claro de la ya desaparecida época de las «café racer». También se suponía que la Pantah 750 F1 de calle estaba derivada estrechamente de la moto de carreras con chasis Verlicchi con la que Toni Rutter lo ganó casi todo. Para la mayoría de los ducatis-tas, los grandes bicilíndricos representan una época que murió con la llegada de normas antirruído cada vez más severas. Tengo buenas noticias para aquellos que pensaban que nunca iba a ser posible el volver a comprar un V-twin de Bolonia construido a la antigua usanza. Ahora hay nuevas alternativas, además de la carísima 851 de ocho válvulas y la Paso 906 refrigerada por agua, para aquellos que quieran degustar el sabor único del espagueti a la boloñesa en lo que a dos ruedas se refiere. Diez años después de que el último gran bicilíndrico refrigerado por aire saliese de la fábrica de Borgo Panigale, esta filosofía de moto ha vuelto a resurgir bajo el nombre de 900 Supersport.

LEGENDARIA

Había el peligro de que la nueva 900 SS no llegase ni a ser la sombra de la legendaria moto que llevó este nombre hace ya más de una década. Las antiguas SS se han convertido en motos clásicas buscadas ávidamente por coleccionistas de todo el mundo, los precios de ejemplares en buen estado están alcanzando cifras increíbles. La primera 900 SS se ha convertido en una «café racer» evocadora de los años setenta, muy buscada por puristas que no sólo quieren lavar y abrillantar una moto clásica, sino pilotarla en todo tipo de situaciones. Estuve dándome vueltas por las montañas de alrededor de Bolonia durante dos



La 900 SS tiene unas líneas clásicas que recuerdan demasiado a la 750 Sport, una estética más diferenciada hubiese sido bienvenida. El chasis es el mismo que el de su hermana pequeña, aunque ha sido reforzado en sus puntos críticos.

días con la nueva 900 SS. Tuve la oportunidad de «catar» uno de los primeros ejemplares que salieron de la cadena de montaje y después de la prueba me di cuenta que el modelo '89 es una digna sucesora de la legendaria moto a la que viene a reemplazar.

El desarrollo llevado a cabo para la producción de la nueva SS es un ejemplo de lo mucho que han cambiado las cosas en Borgo Panigale desde que los hermanos Castiglioni se hicieran cargo de Ducati en 1983. Por primera vez en la historia de la marca se ha esperado a tener un número sustancial de unidades en stock antes de lanzar el modelo. Ya se han superado los días en que un ejemplar a medio terminar era presentado en el Salón de Milán y luego había que esperar un año más a que se terminara el desarrollo del mismo hasta poder adquirirlo. Incluso con la Paso 906 sólo hubo que esperar dos meses desde su presentación hasta que estuvo finalmente disponible al público. Con la 900 SS, la entrega ha sido inmediata. Este modelo está siendo ya distribuido a todos los importadores de Ducati en el mundo. La primera remesa ya está en Japón y los concesionarios europeos ya están recibiendo las primeras unidades. Los importadores querrán vender el mayor número posible de unidades antes de que empiece el invierno.

Antes de sacar este modelo a la calle hubo intensas negociaciones en Ducati sobre la conveniencia o no de esperar hasta el invierno, ya que había una facción en la fábrica que temía que la 900 restase ventas a la 750 Sport, la Ducati más vendida en todo el mundo. Después de mucho tira y afloja, se decidió dar luz verde al nuevo modelo, pero todavía no está muy claro el precio del mismo, lo que da a entender que las discusiones continúan en el seno de la fábrica. Está claro que su coste estará a caballo entre la 851 de ocho válvulas (que ha bajado de precio) y la



Ducati 900 Supersport

750 Sport. Yo diría que el precio va a estar a mitad de camino entre estos dos modelos aunque también variará con cada importador particular.

La fábrica tenía mucho miedo a que la nueva 900 restara ventas a la 750 Sport, por lo que su existencia ha sido un secreto muy bien guardado. Vi el primer prototipo al final del año pasado y me dijeron que si decía una palabra acerca de lo que había visto me retirarían la llave de la fábrica de Borgo Panigale. Los ducatistas no son tontos y pronto se dieron cuenta de lo que se avecinaba. Cuando la Paso 906 fue presentada al final de 1988, se vio claro que era cuestión de tiempo hasta que Massimo Bordi construyese este nuevo modelo, usando el nuevo motor Desmo de dos válvulas por cilindro y seis velocidades. Se abandonaba la refrigeración por agua y se mantenían los mismos cárteres que los de la ocho válvulas. El chasis utilizado era el de la 750 Sport. Los rumores acerca de la existencia de este modelo aumentaban por momentos, por lo que Ducati decidió dar luz verde al proyecto.

El motor de la 900 SS tiene las mismas medidas que las de la Paso 906 (92 x 68 mm.), lo que proporciona una cilindrada de 904 c.c. Aunque ya no se trata de un propulsor refrigerado por agua, tampoco está refrigerado por aire como a primera vista podría parecer. Se ha utilizado la misma tecnología que usaron las Cagiva Elefant en los dos últimos París-Dakar, con los cilindros refrigerados por aceite y las culatas por aire. La versión París-Dakar daba 82 CV. a la rueda (con escapes sin silenciadores) a 8.400 r.p.m. No debemos olvidar que el propulsor de la Elefant tenía cinco velocidades. La 900 SS produce un sonido espectacular incluso con sus silenciosos, por lo que no me explico cómo ha podido pasar las normas de ruido. Da 75 CV. a la rueda a las mismas revoluciones que la Elefant y la fábrica declara 83 CV. al cigüeñal. Se ha incluido una velocidad más y el embrague es en seco, con accionamiento hidráulico. Es idéntico al usado en la 851 de ocho válvulas.

El motor de la 900 está basado en el de la moto usada en el París-Dakar, tiene los mismos árboles de levas, cilindros y válvulas. El carburador Weber de doble cuerpo es también el mismo. Las similitudes también son muy grandes con el



Los relojes Veglia están bien resueltos, pero los chivatos son imposibles de distinguir a plena luz. Las ruedas son de 17 pulgadas y los frenos son Brembo de última generación. El rugido de los escapes es apasionante.



motor de la Paso 906, ya que ambos usan el diseño de cámara de combustión «triesférica» que tanto le gusta al ingeniero Bordi. El parecido entre los dos modelos continúa con el uso de encendido electrónico Marelli Digiplex, compresión de 9,2 a 1 y pistones planos. El calado de las válvulas es más deportivo en la SS, con una alzada más pronunciada.

AGILIDAD

Este propulsor utiliza la misma bomba de aceite empleada en la Paso 906 refrigerada por agua. El chasis ha sido construido por Verlicchi, pero diseñado por Ducati. En realidad, es el mismo que el de la 750 Sport con algunas modificaciones menores. Lo que se ha hecho es reforzar los puntos más críticos para que el chasis pueda soportar la potencia extra del nuevo motor. Sin embargo, el basculante de aluminio es completamente nuevo y las suspensiones son muy superiores a la 750.

La horquilla Marzocchi último modelo de 40 mm. no desmerecería en la 851 de ocho válvulas, lo mismo podemos decir de los frenos Brembo delanteros de 300 mm. con pinzas de cuatro pistones. Las ruedas son de tres radios y se parecen mucho a las Marvic. Están fabricadas también por Brembo. Lo más importante es que am-

bas son de 17 pulgadas. Atrás han quedado los horrores de algunos modelos Ducati equipados con ruedas de 16, cuyo comportamiento llegaba a ser peligroso en algunas ocasiones. Massimo Bordi se había dado cuenta de esto hace ya tiempo, pero le costó mucho convencer a los directores de Ducati de que las ruedas de 17 eran la solución.

Bordi es el ingeniero jefe, pero tuvo que convencer a varios burócratas de que el cambio era el camino acertado. La geometría de dirección no es tan deportiva como la de la 851, con un ángulo de dirección de 27 grados y un avance de 122 mm.

La nueva 900 SS se diferencia mucho de su antecesora en un apartado en particular: ya no tienes que rellenar una instancia para cambiar de dirección en medio de una curva. La dirección es precisa y neutra, y a pesar de una distancia entre ejes de 1.450 mm., este modelo puede negociar horquillas de puertos de montaña con sorprendente facilidad, por lo que ir de un lado a otro en una revirada carretera de montaña no causa problemas, da la impresión de ser una moto más pequeña con un comportamiento similar al de la 750 F1.

Te puedes permitir el lujo de cometer un error y corregirlo sobre la marcha. Si entras de-

masiado rápido en una curva y ves con horror que vas a acabar en el muro, lo único que tienes que hacer es apretar a tope la maneta de freno para reducir de forma instantánea la velocidad. Ya no hay los problemas que ocurrían con el primer modelo de la 851 y en menor medida con la 750 Sport y la Paso. Este magnífico comportamiento hace que el pilotar esta moto sea una experiencia muy agradable, sin ningún tipo de peligro.

Soy un ducatista con algunos años a mis espaldas y tengo que decir que pensaba que este tipo de moto sería imposible de producir en los tiempos que corren: una «cafe racer» para la década de los noventa, con el carisma y el brío de las motos deportivas de los años setenta. La apariencia es una parte importante de esta filosofía y la Supersport tiene este aspecto cuidado, el asiento es monoplaça (como mandan los cánones), pero le podemos quitar el falso colín, dejando de esta manera descubierto el espacio para el pasajero.

Lo que más me impresionó fue el tacto general de la moto. Massimo Bordi me comentó: «Quería hacer una moto lo más ligera y simple posible, pero con las prestaciones y virtudes de un diseño moderno, todo esto intentando recuperar un poco las sensaciones que nos producían las máquinas de hace décadas. Una Ducati para los ducatistas. Por esta razón me decidí por el aceite en vez de por la refrigeración líquida, quería que el motor fuera más ligero y menos aparatoso en comparación con el de la Paso 906. Mi objetivo era el intentar recuperar el estilo y el tacto de los bicilíndricos Ducati clásicos, pero cumpliendo con las normas actuales de ruido y contaminación. ¡Espero haber tenido éxito!»

Creo que el ingeniero Bordi ha logrado su objetivo: la Ducati 900 SS no sólo tiene la tradicional apariencia Ducati (me recuerda a un galgo), sino que el sonido y el tacto son también los tradicionales de la marca. Ahora sólo tienes que apretar el botón de arranque Nippodenso, un gran avance en comparación con mi 750 SS que hay que arrancar a pedal. Este último viene muy bien si te sientes valiente y si tanto tú como ella estáis de buen humor, de lo contrario, la experiencia se puede convertir en una pesadilla. Después de girar el ligero acelerador (el carbura-

dor sólo tiene una mariposa) el motor empieza a rugir.

MUSICA CELESTIAL

Por lo visto, el único país en donde no pasa el control de ruido es en Suiza, donde tendría que utilizar nuevos árboles de levas y nuevos escapes. La refrigeración por aceite silencia el ruido mecánico, el sonido de este modelo es parecidísimo al de una Pantah de gran cilindrada. El rugido que sale de los «silenciadores» despierta pasiones que hasta ahora estaban dormidas, cuando circulas por la autopista con la Supersport da la sensación de que el tiempo ha retrocedido una década.

El embrague de la moto que probé estaba algo falto de tacto y el cambio era duro de accionar, aunque la unidad ensayada sólo tenía 250 kilómetros, por lo que estaba falta de rodaje. Quinientos kilómetros más tarde las piezas empezaron a soltarse. La caja de cambios de seis marchas se complementa perfectamente con las características del motor, el cual tira en sexta desde menos de 2.000 r.p.m. sin ningún problema. Me imagino que subirá hasta la raya roja que se encuentra en las 9.000 r.p.m., pero sinceramente no merece la pena estirarlo tanto. La potencia empieza a surgir a partir de las 3.500 r.p.m., y gracias a tener una marcha extra podemos mantener el motor entre las 5.000 y las 7.000 r.p.m., sin tener que abusar de las revoluciones.

Rodando por la congestionada Via Emilia, camino de la fábrica Morini, donde se están ensamblando las 900 SS, me quedé sorprendido de lo fácil que es el usar este modelo en medio del tráfico urbano, sin que por ello se queje el motor o sin que se me duerma la mano izquierda debido al durísimo embrague. Las seis marchas te permiten adaptar la velocidad al número ideal de revoluciones, el embrague es algo rápido de accionamiento pero es ligero y fácil de utilizar. Cuando la carretera está despejada y el gas se puede abrir sin contemplaciones, las seis marchas permiten obtener grandes prestaciones con la 900 SS. Pesa 25 kg. menos que la Paso 906 y no sólo acelera

más que su hermana de dos válvulas, sino que es más rápida que la cara y sofisticada 851 de ocho válvulas hasta que el Veglia alcanza los 100 km/h. El velocímetro y el cuentarrevoluciones están bien resueltos y son fáciles de leer, pero los chivatos no son visibles a plena luz. Me sorprende el que no haya una aguja de presión de aceite y otra de temperatura.

SIN AGUJEROS

Después de todas las críticas que se vertieron sobre la carburación de la Paso 750, Bordi se ha asegurado de que en este nuevo modelo el carburador Weber de doble cuerpo de 44 mm. funcione a la perfección. Tengo que decir que en la unidad que probé la carburación estaba bien resuelta, incluso



La 851 y la 900 Supersport son de los productos más logrados de la marca. La 900 SS tiene una estabilidad y una maniobrabilidad sin tacha. Este modelo está dirigido a los ducatis más tradicionales.

dejando de acelerar y abriendo gas a tope a menos de 3.000 r.p.m. el motor no presentaba ningún síntoma extraño. Subía de revoluciones hasta llegar a la zona roja sin ningún estornudo. Ducati ha solucionado el problema, quizá se deba a que la 900 SS no está totalmente carenada como la Paso y, por tanto, no se calienta en exceso el aire a la entrada del filtro.

Todavía más sorprendente fue el comportamiento de la suspensión, sobre todo en los baches más serios que se encuentran en los Apeninos. Mirando al diseño de la suspensión trasera uno esperaría una respuesta muy brusca salvo en carreteras planas como una mesa de billar, pensaba que el comportamiento iba a ser igual que en la 750 F1. Parece imposible que un cantilever, sin nin-

FICHA TECNICA	
Motor:	V-twin, 4 tiempos, 4 válvulas. Refrigerado por aceite.
Cilindrada:	904 c.c.
Diámetro x carrera:	92 x 68 mm.
Compresión:	9,2:1.
Carburación:	Weber de doble cuerpo de 44 mm.
Encendido:	Electrónico.
Arranque:	Eléctrico.
Cambio:	Seis velocidades.
Suspensión delantera:	Horquilla de 40 mm. de diámetro y 140 mm. de recorrido.
Suspensión trasera:	Monoamortiguador cantilever de 59 mm. de recorrido.
Freno delantero:	2 discos de 300 mm. con pinza de 4 pistones.
Freno trasero:	Disco de 245 mm. con pinza de doble pistón.
Neumático delantero:	120/70 ZR 17 ó 130/60 ZR 17.
Neumático trasero:	180/55 ZR 17 ó 170/60 ZR 17.
Transmisión secundaria:	Cadena.
Longitud total:	2.040 mm.
Anchura máxima:	670 mm.
Altura asiento:	620 mm.
Distancia entre ejes:	1.450 mm.
Peso en seco:	180 kg.
Potencia máxima:	83 CV. al cigüeñal a 8.400 r.p.m.
Depósito:	18 litros (4,8 reserva).

gún tipo de bieletas, tenga una respuesta tan progresiva. Marzocchi tiene que haber realizado una unidad trasera sofisticada, pero el resultado está ahí.

La 900 SS entrega la potencia gradualmente, ayudada por los Pirelli radiales, que se comportaron mejor que los que había probado hasta ahora, se calentaban muy pronto y no se volvían grasientos una vez alcanzada la temperatura de trabajo. Parece imposible el poder decir que una Ducati 900 SS es cómoda, pero es la pura verdad. Hasta los más fanáticos ducatis han reconocido que la antigua SS era poco menos que un potro de tortura. «Comodidad» y «cafe racer» eran hasta ahora términos opuestos. Al hablar con los interesados a unir estos dos conceptos.

Al hablar con los interesados

res de Ducati de diferentes partes del mundo parece que hay unanimidad en afirmar que poco a poco hay cada vez más motoristas que se convierten a la religión desmodrómica, hay quien cambia una GSX-R por una ocho válvulas o una CBR 600 por una Paso. La fábrica no espera atraer a nuevos adeptos con la 900 Supersport, este modelo está dirigido a los ducatis de toda la vida, a aquellos que puede que no hayan comprado una Ducati durante bastante tiempo. Aficionados a la marca que no se han visto muy tentados por la Paso y que han encontrado la ocho válvulas excesivamente cara. Ducatista, ésta es tu moto.

Bordi me aseguró: «Al principio mi objetivo era el modernizar el motor Pantah refrigerado por aire, esto fue lo que hice con la Paso 750, la Indiana y la Sport. A continuación me volqué con la «familia» 851, con los mismos cárteres, pero de diferentes concepciones: la desmo 851 de ocho válvulas, la Paso 906 refrigerada por agua, la 900 Supersport refrigerada por aceite y la Cagiva Elefant, que saldrá a la luz a final de año, con el mismo motor que el de la 900 SS. Estos serán los modelos Ducati durante 1991. No esperes de nosotros muchas novedades en los próximos dos años, lo que vamos a hacer es mejorar los modelos ya existentes. Aunque ya estamos trabajando en

la tercera fase de desarrollo de Ducati, sólo te puedo decir que esperamos usar algunas interesantes novedades técnicas, pero siempre utilizando el concepto del bicilíndrico, pues creo que todavía se puede sacar mucho partido al V-twin. Los rumores de una Ducati de cuatro cilindros no tienen ningún fundamento y son invenciones de la prensa italiana. Nuestra fábrica está volcada en el concepto V-twin, del que la 900 Supersport es sólo un paso más hacia el desarrollo de bicilíndricos lo más perfecto posible. Espero que con el paso del tiempo la nueva 900 SS llegue a ser un modelo tan legendario como ahora lo es su ilustre predecesora.» Podría ser, *ingegnere* Bordi, podría ser... □

Alan Cathcart/I. G.

Fotos: Phil Masters