

**EXCLUSIVA**

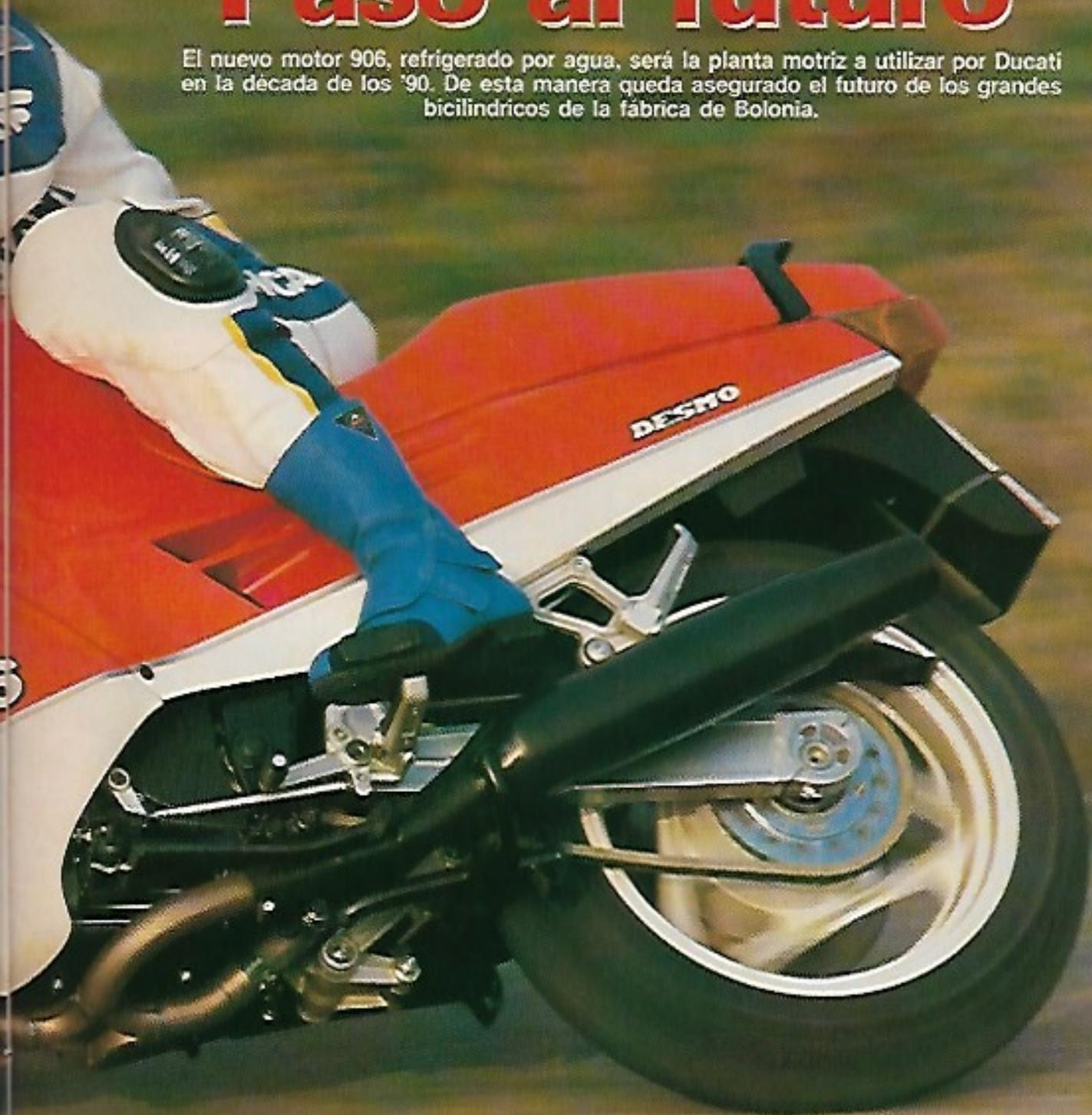


**Ducati Paso 906**

Prueba

# Paso al futuro

El nuevo motor 906, refrigerado por agua, será la planta motriz a utilizar por Ducati en la década de los '90. De esta manera queda asegurado el futuro de los grandes bicilíndricos de la fábrica de Bolonia.



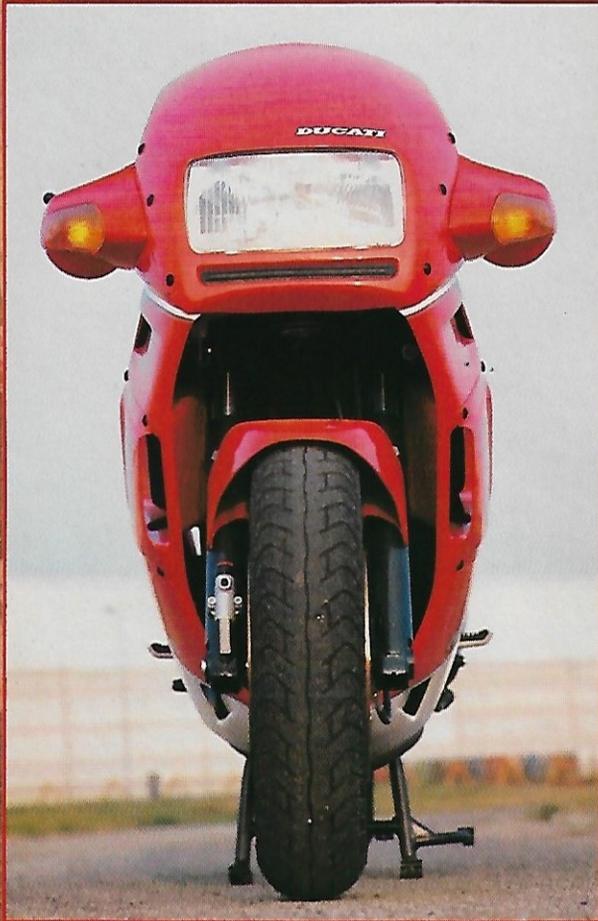
[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clásicas  
80

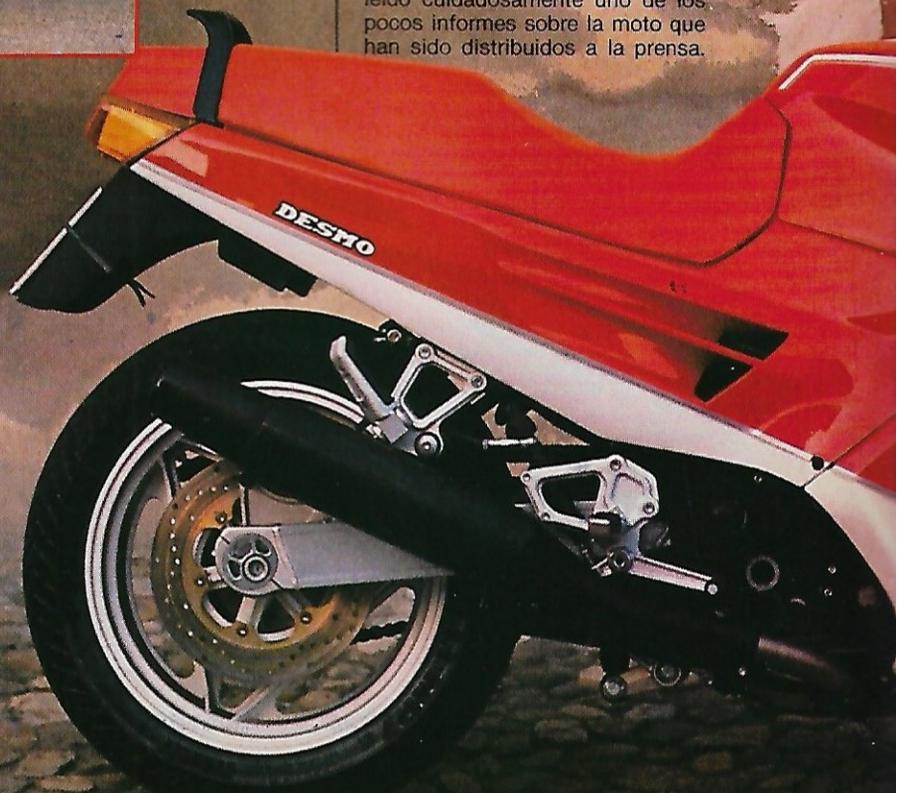
[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

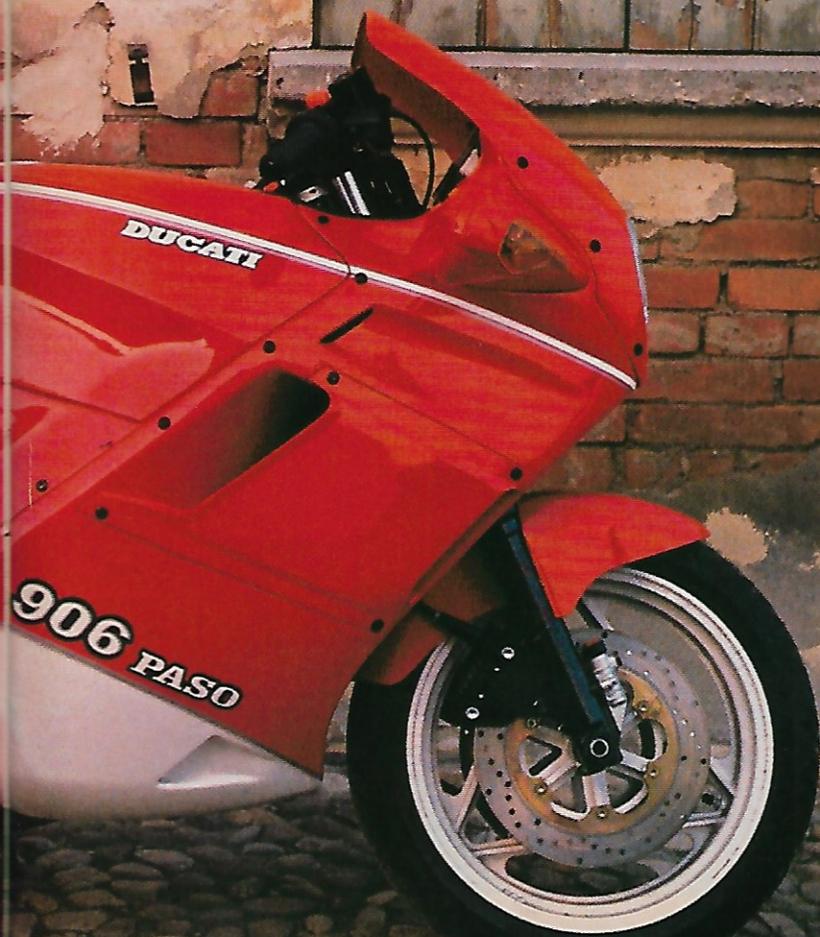
36<sup>3</sup>

La 906, a pesar de conservar el ya clásico «look» Paso, tiene una figura más estilizada que la 750. La banda blanca inferior «aligera» la imagen de la moto.



EL salón de Colonia de 1988 marcará una fecha muy importante en la historia de Ducati, de la misma manera que los salones de Milán de 1970 y 1977, donde fueron presentados, respectivamente, los bicilíndricos de distribución por árbol y por correa (Pantah). El problema es que nadie se dio cuenta de lo que estaba pasando en Colonia. Los más despistados fueron los muchachos de la prensa, quienes al ver el nuevo modelo en el país de la cerveza y las BMW, pensaron que se trataba, simplemente, de una versión aumentada del venerable motor Pantah, con la inclusión del agua. La verdad es que la culpa no es de ellos, pues hay que ser un fan de Ducati, y, al mismo tiempo, haber leído cuidadosamente uno de los pocos informes sobre la moto que han sido distribuidos a la prensa.





De esta forma tan confusa, Ducati presentó la nueva planta motriz que será la base para los años 90. Este motor bicilíndrico en V, con dos válvulas, seis marchas y refrigeración líquida, no tiene casi nada que ver con el legendario Pantah del doctor T. Muy pocas piezas son intercambiables entre los dos motores. Se trata sin duda de un propulsor completamente nuevo.

Aunque Ducati hubiese presentado una versión desnuda de la 906, muy poca gente habría notado la diferencia, pues Bordi ha diseñado el motor de forma que exteriormente es muy similar al refrigerado por aire. Las Cagiva Elefant de fábrica utilizaron este propulsor en el último París-Dakar, con cilindros refrigerados por aceite y culatas refrigeradas por aire.

«Proyectamos una familia de tres motores, los cuales ya están en producción, para utilizarlos hasta final de siglo. Al principio de la escala tenemos el motor Pantah refrigerado por aire, que utilizaremos en las 750 deportivas "normales", mientras siga pasando las normas de homologación en un número de países suficiente. Al final de la escala tenemos el motor desmo de ocho válvulas 851 refrigerado por agua, el cual es muy complicado y caro de producir, por lo que sólo podemos fabricar un número limitado de unidades. En medio está el 906, que será utilizado en la mayoría de las Ducati. También hay otras versiones que están siendo desarrolladas, como es el motor a refrigeración mixta aire y aceite, como el empleado en la Elefant. El motor Paso 906 viene a reemplazar a la antigua Paso «siete y medio» (con motor Pantah), la cual ha dejado de fabricarse. De hecho, la 906 ha estado en producción desde principios de noviembre, y ya se encuentra en los concesionarios de la marca», comentó Bordi.

## Nuevos aires

Una Ducati a la venta después de dos meses de su lanzamiento, en vez de después de dos años, como solía suceder en el pasado. ¡Sin duda se trata de un récord! Bueno, muchas cosas han cambiado en Ducati. Al traspasar las puertas de la fábrica boloñesa se percibe un nuevo espíritu, hoy en día se trabaja con un sentido práctico que no existía hace cinco años, antes de que los hermanos Castiglioni se hicieran cargo de la fábrica. Esta nueva moral y actitud ante el trabajo está dando grandes resultados.

Bordi empezó a trabajar en el motor 906 antes que en el ocho válvulas, lo que pasó fue que la participación de Ducati en el Mundial de Superbikes aceleró el proyecto «otto valvole». Así es que, aunque la 851 apareció antes, su diseño estaba derivado de la 906. Los dos

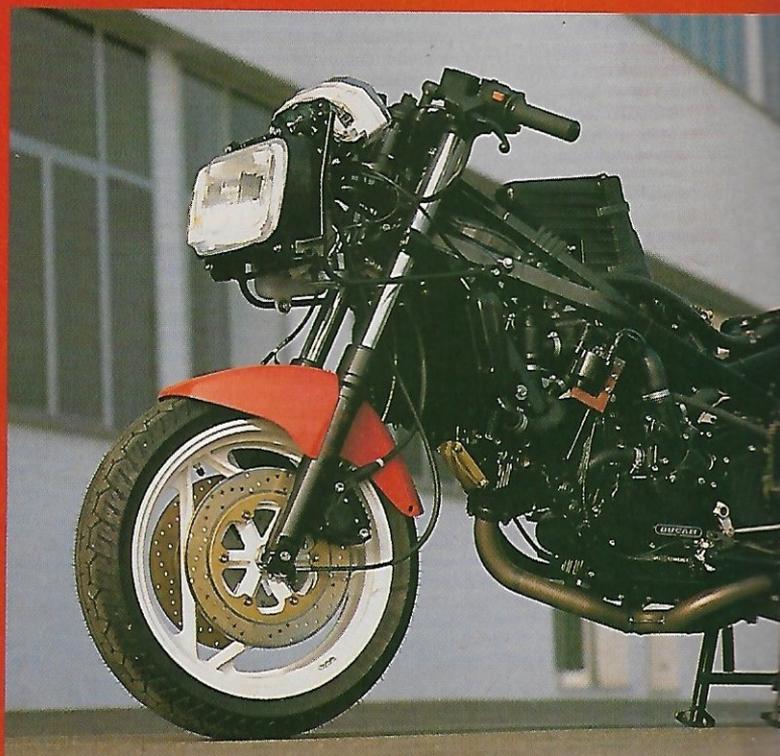
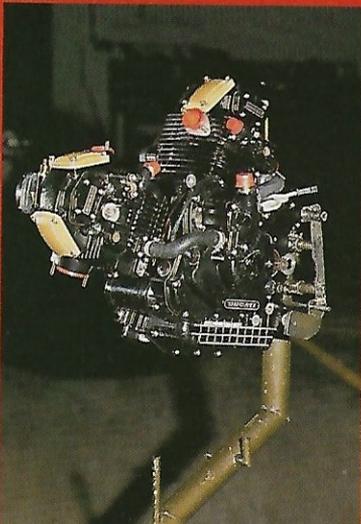
## Ducati Paso 906

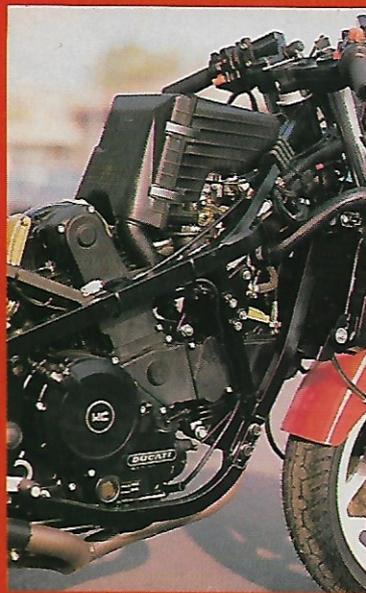
motores están muy relacionados, utilizando los mismo cárteres, caja de cambios, embrague en seco y sistema de refrigeración líquida. El cigüeñal es el mismo, aunque la carrera es diferente; la 851 utiliza bielas austriacas en forma de «H», y la 906 utiliza la tradicional biela de Ducati. El motor de dos válvulas tiene unas medidas de 92 x 68 mm. (comparados con los 92 x 64 mm. de la 851), lo que supone una cilindrada de 904 c.c. Entonces, ¿por qué la han llamado 906? Massimo Bordi me preguntó: «¿Quieres la verdad o una respuesta a lo relaciones públicas? La verdad es que el logo 906 es simétrico y queda muy bien en el carenado, por lo que me gusta más. La excusa oficial que se me ocurrió después es que es una 900 con seis velocidades...». Bueno, no cabe duda de que estamos en Italia, pero ¿por qué no una Mille 1000? También luciría simétrico? «Cuando diseñé la 906 mis intenciones eran el fabricar un motor que pudiera ser envuelto en una carrocería sin que por ello se resintiera la eficiencia termodinámica. Además, la refrigeración líquida ha permitido reducir las emisiones de escape y el ruido. El 906 tiene unas prestaciones superiores al motor Pantah 750, el cual había sido aumentado en un 50 por ciento de su capacidad original. He utilizado el diámetro y la carrera que más me gusta. De todas maneras, no era posible utilizar una carrera más larga porque hubiese aumentado el peso y el tamaño del pistón por encima de niveles ideales para una moto de calle». Se trata de un 904 c.c., pero si no hay kits para aumentar la cilindrada en menos de un año, ¡desayunaré espagueti a la boloñesa! En comparación con la 851 de ocho válvulas, con su complicado sistema de motor computerizado, la 906 (con carburadores y cuatro válvulas) es mucho más fácil de preparar. Niños grandes como Reno Leoni, Bob Brown, Steve Wynne, Syd Tunstall,... ¡aquí tenéis un nuevo juguete para que os divirtáis hasta el final del milenio, y más allá!

Incluso en plan de serie, con compresión 9,2 a 1 y gasolina sin plomo, la nueva Paso está preparada para el futuro. Para utilizar un símil musical, es como si un grupo hiciese una nueva versión de un clásico de los años sesenta, todo suena fresco y nuevo. No puedo pretender que mi breve toma de contacto, con un modelo salido directamente de la cadena de montaje y con cero kilómetros en el marcador, pueda ser considerada una prueba a fondo. Pero te puedo asegurar que en unos pocos kilómetros me di cuenta de lo que estaba pilotando: la versión para los años '90 del bicilíndrico de 900 c.c. Tiene el par y los bajos del motor de distribución por árbol de hace



*La nueva Paso es casi tan bella «desnuda» como vestida. Con este nuevo motor Ducati da un «paso» de gigante de cara a los años 90.*





diez años, (cosa que el revolucionado Pantah nunca pudo alcanzar), pero de una manera más silenciosa, civilizada y menos visceral. Esto puede ser una desventaja a ojos de algunos puristas de Ducati, pero hay que ser realistas, el mundo ha cambiado y teniendo en cuenta las normas de ruido y contaminación, sería imposible el volver a producir una 900 SS. La Paso se ha beneficiado de la introducción del nuevo motor, aunque este propulsor no brilla al máximo en esta moto, a menos que te gusten los grandes bicilíndricos civilizados. Ten paciencia, todavía hay más...

## Esto carbura

La 906 tira desde casi cero con un poderoso par que se hace notar desde las 2.000 r.p.m. hasta la raya roja de 9.000, la potencia máxima son 74 CV. a la rueda trasera (88 CV. al cigüeñal) y viene a las 8.000 vueltas. Esta banda de potencia ultraancha, incluso en términos Ducati, es debida al diseño de la culata de Bordi, basado en los principios Pantah con válvulas a 60 grados, pero con un nuevo diseño de «triple hemisfera» en la cámara de combustión. El pistón es ultraplano, con válvulas de admisión de 43 mm. y escape de 38 mm. (41/36 mm. en la Pantah 750). El árbol de levas es completamente nuevo, la válvula de admisión tiene una alzada de sólo 11 mm., y la distribución es 43/85 (82/46 en la de escape). Gracias al encendido digital Marelli, las grandes válvulas dan como resultado un motor muy civilizado, al contrario de lo que podrías suponer. Tengo que decir que por fin Bordi y su equipo, encabezado por



*El nuevo motor es, exteriormente, muy parecido al de la Pantah de aire. Se aprecia claramente el generoso radiador de agua. Bordi ha trabajado a fondo en el diseño de las cámaras de combustión. Las llantas de 16 pulgadas y los frenos no están a la altura del resto de la moto.*



Franco Farne, parecen haber curado definitivamente los problemas de carburación que han perseguido al motor Ducati de cilindro girado desde su introducción en la Paso.

El carburador Weber de 44 mm. de la 906 es el mismo que el de la Paso 750 (y el de la Sport), pero esta vez puedo decir que el vergonzoso e incurable «agujero» presente en la mayoría de las Paso parece haber sido finalmente eliminado. No pienses que no intenté en-

## Ducati Paso 906

contrarlo, pobré toda clase de trucos, desde abrir de golpe el acelerador a tope, hasta mantener la aguja en las 3.000 r.p.m.; todo fue en vano. La moto que probé pareció haber sido elegida al azar de la cadena de montaje, así que habrá al menos un propietario afortunado, o Ducati ha resuelto finalmente el problema. ¡Ya era hora!

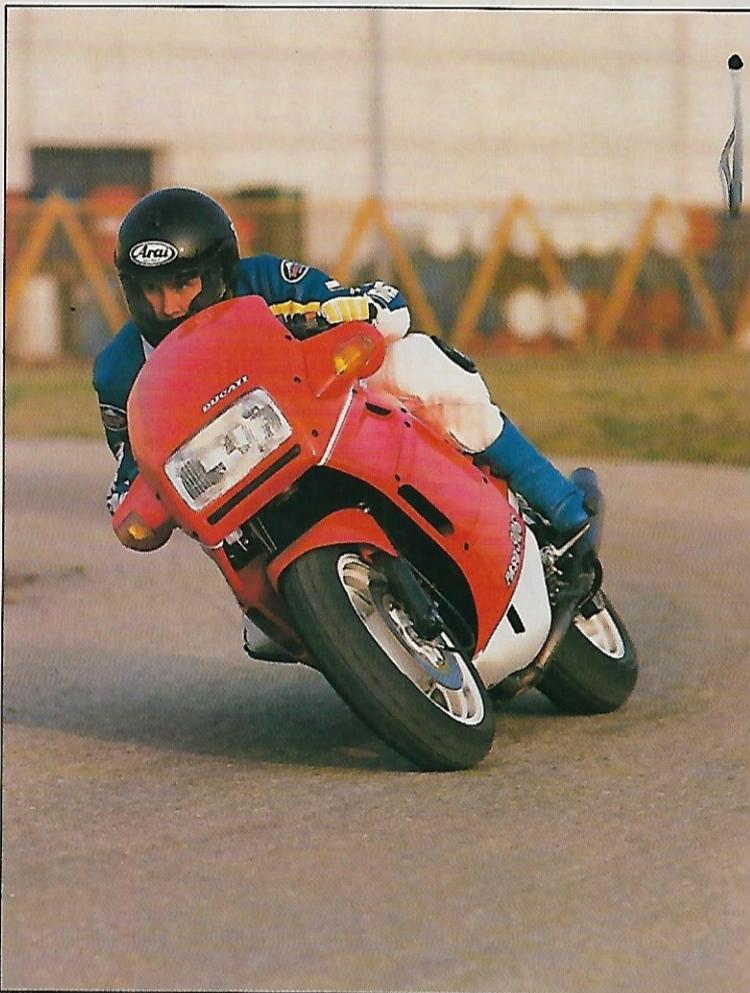
Si el motor es tan flexible y con tantos bajos, ¿por qué una caja de cambios de seis relaciones? Tengo que admitir que tenía mis dudas cuando al principio leí la ficha técnica, pero después de haber conducido la moto estoy inclinado a pensar que ha sido una buena decisión, pero por una razón sorprendente. Aunque las seis marchas tienen connotaciones deportivas, es en tráfico donde muestran el mayor beneficio, ya que te permiten alcanzar la velocidad ideal de forma más fácil en cada situación. Por cierto, el gran embrague en seco no parece Ducati debido a su ligereza y el utilizar mucho la maneta en ciudad no acabará con tu mano izquierda, como solía suceder en el pasado. El embrague es muy suave y «muerte» muy bien.

El espacio medio entre marchas es de unas 900 r.p.m., lo cual te permite una marcha para cada situación, y una buena aceleración, después de que el motor haya sido rodado, a pesar del mayor peso del motor refrigerado por agua. Este pesa 72 kg con carburadores incluidos, resultando en un peso en seco para la 906 de 205 kg (51,2 delante y 48,8 detrás), comparado con los 195 kg de la Paso 750 de aire. La comparación es válida porque la 906 usa esencialmente el mismo chasis y componentes que la 750, con algunas modificaciones. La nueva pintura blanca, en la base del carenado, aligera tremendamente el aspecto de la moto. El carenado ha sido rediseñado, se han añadido nuevas entradas de aire para forzar aire frío al radiador y al mismo tiempo, deshacerse del aire caliente. La carrocería está basada en la diseñada por Massimo Tamburini para la Cagiva 500 de G. P. de Randy Mamola.

Probé la moto en un frío día de otoño en Bolonia, por lo que no puedo decirte si las salidas de aire del carenado te van a cocer las pierns en el verano español, como pasa, por ejemplo, en una RC 30. Parece ser que esto no pasará, vamos a creerles por ahora.

## Ruedas inadecuadas

El cambio más apreciable del chasis de la 906 sobre el de la 750 es la geometría de la dirección. El



### FICHA TECNICA

**Motor:** 90 V-Twin, cuatro tiempos, refrigerado por agua.  
**Cilindrada:** 904 c.c.  
**Diámetro por carrera:** 92 x 68.  
**Potencia máxima:** 88 CV, a 8.000 r.p.m.  
**Carburación y encendido:** Carburador de doble cuerpo Weber de 44 mm.  
**Encendido:** Electrónico Marelli tipo «digiplex».  
**Embrague:** En seco.  
**Compresión:** 9,2 a 1.  
**Arranque:** Eléctrico.  
**Lubricación:** Por bomba a presión.  
**Transmisión:** Primaria por engranajes, y secundaria por cadena.  
**Caja de cambios:** Seis velocidades.  
**Chasis:** Tubular de doble cuna en tubo cuadrado.  
**Suspensiones:** Horquilla «oleoneumática» con «antidive» de 42 mm.  
**Monoamortiguador trasero:** De progresividad variable «Soft-Damp» de 135 mm. de recorrido.  
**Sistema eléctrico:** 12 V., alternador 12 V-350 W. Batería de 19 A.  
**Frenos:** Doble disco delantero de 280 mm., disco trasero de 270 mm.  
**Ruedas:** Delantera de 130/60 VR de 16 pulgadas, trasera de 160/60 VR de 16 pulgadas.  
**Carenado:** De tipo integral.  
**Capacidad depósito:** 22 litros (4 de reserva).  
**Consumo:** 5,5 litros por 100 km.  
**Peso en seco:** 205 kg.

**Manada de 906 dispuestas a conquistar los mercados mundiales en el 89. Nuestro probador hubiese preferido la moto con llantas de 17 pulgadas.**

ángulo de la dirección tiene un grado menos, y el avance se ha aumentado, para ofrecer más manejabilidad y estabilidad. La horquilla sigue siendo una Marzocchi, pero ahora es de 125 mm. La 906 se comporta de manera más estable que la 750 Paso, sobre todo en frenadas. Creo que aunque los cambios en el chasis han sido realizados para mejorar el comportamiento de las ruedas de 16, los ingenieros de Bolonia se están empezando a dar cuenta que no son las

ideales para esta moto, aparte de estar pasadas de moda. Llantas de 17 serán utilizadas en el futuro en toda la gama Ducati, ya que se pueden montar sin tener que recurrir a mayores cambios en el chasis o carrocería. A pesar de todo, la 906 se levanta cuando frenas con ella inclinada, aunque un poco menos que antes, y esta tendencia subviradora te puede acarrear problemas. Bordi reconoce el problema, y quiere utilizar ruedas de 17 en el futuro, aunque declara que la nueva generación de Pirelli radiales, que pronto serán utilizadas en la 906, curarán en gran parte el problema, debido a un nuevo perfil menos redondo. Espero que estos problemas se arreglen, pues la tendencia subviradora estropea una dirección que es ligera y segura. Puestos a cambiar, yo cambiaría el tamaño de los frenos. Los dos discos delanteros de 280 mm. cada uno, igual que en la «siete y medio», se quedan pequeños a la hora de parar una moto que es más pesada y más rápida, la 906 ha sido cronometrada a más de 220 km/h. en las pruebas de homologación. Cumplen en uso civilizado, pero mi experiencia con ellos en la 851 me dice que no serán suficientes cuando el propietario le saque todo el jugo a la 906, sobre todo teniendo en cuenta las arcaicas pinzas Brembo de doble pistón. Sé que el controlar los costes es algo vital en los tiempos que corren, pero esto es demasiado ahorro. ¿Por qué no frenos Brembo «serie oro» en una moto como esta? Señores de Ducati: echen mano del cajón donde están los frenos de cuatro pistones...

Tengo que ser sincero y decir que el nuevo motor esta echado a perder en la Paso, esta moto nunca me ha entusiasmado de la misma manera que lo ha hecho la 750 Sport, por ejemplo. Bordi ha logrado un motor que pasará todas las homologaciones de los años 90, y al mismo tiempo ha mantenido el sonido y el atractivo típicos de Ducati. El motor 906 es una delicia, y muy probablemente se convertirá en un clásico, de la misma manera que lo han sido la «siete y medio» de árbol, y la Pantah. Este propulsor es mucho más asequible que la cara y complicada 851 de ocho válvulas. Por supuesto está hablando un «ducatista» a muerte, así que tú verás; pero yo también soy el tío que dijo que la Ducati 851 Kit no estaba a la altura de las expectativas. Mucha gente no me creyó, hasta que los hechos y los propietarios me dieron la razón. Ducati ha dado esta vez en el clavo, y no tendrá que tragarse el mismo sapo que con la 851 Kit. Media década después de que la última Mille haya sido fabricada, el gran bicilíndrico ha vuelto.

Alan CATHCART/IG  
Fotos: Phil MASTERS