



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Ducati Pantah-600

Di que eres amigo mío

Vete a verla a la tienda. Súbete en ella, y si el vendedor dice que no debes de hacerlo..., dile que eres amigo mío. Unos instantes a los mandos, aun en parado, deben ser suficientes como para saber si eres uno de los «escogidos» de la Pantah.

www.motosclasicas80.com



motos clásicas



info@motosclasicas80.com



HAY motos mejores y peores, y en el caso de la Ducati Pantah 600 nos encontramos con una moto estable, estrecha, ligera y clásica que ha logrado establecerse como la mejor deportiva en lo que va de los ochenta. Y lo curioso de la Pantah es que, en una época de suspensiones Pro-Link, Uni-Trak, Cantelever y motores de cuatro cilindros, Ducati se ha impuesto a sus rivales japonesas con una bicilíndrica con suspensiones «convencionales» y con tan sólo 58 CV.

Honda, con la CBX 550 F; Kawasaki, con la GP Z 550, y Yamaha, con la XZ 550 (esta última de clara inspiración Ducati), disponen de más potencia, y en línea recta andan más. Pero en la opinión casi unánime de los probadores europeos, la Pantah es la reina. Cuando llega a las curvas, la Pantah simplemente se muestra superior. Da al piloto una confianza enorme y le permite hacer una serie de cosas

que ni siquiera intentaría con motos japonesas.

John Nutting, director de **Which Bike?**, me dijo por teléfono hace un par de semanas que la Pantah 600 le ha puesto en dificultades, ya que después de probar la Honda CBX 550 F a ésta la dejó tan bien, con tantos elogios, que se quedó sin superlativos suficientes para caracterizar la Pantah 600. **«Nos dio algo de vergüenza, porque la verdad es que habíamos puesto a la Honda como la mejor deportiva de su cilindrada, pero después nos encontramos con una moto, virtualmente del mismo cubicaje, que superaba a la Honda por un margen abismal.»**

Aquí no tenemos todavía las nuevas japonesas de 550 c.c., pero cuando lleguen tendremos en la Pantah un punto de referencia para juzgarlas.

Sin embargo sí tenemos la excelente Yamaha XJ 650... y por unas 90.000 pesetas menos.

El problema, a la hora de probar motos, no es el de decir cuál es mejor en este u otro apartado, sino decir porqué. La Yamaha, por ejemplo, es estable, rápida, divertida, ágil y cómoda. Su comportamiento es sano sobre carretera en buen estado, pero acusa problemas sobre carreteras bacheadas. Hasta aquí, bien. Pero yo no sé si estos problemas vienen de los neumáticos, el bastidor, el basculante o las suspensiones. Posiblemente la horquilla tenga problemas de hidráulico, pero hasta poder hacer una serie de pruebas específicas es inútil intentar adivinar la causa de una falta de estabilidad en una moto.

Con la Laverda Montjuic, por ejemplo, llevo ya tres años intentando conseguir que vaya bien en línea recta, y hace unos días logré, ¡por fin!, hacer la recta del Jarama cambiando a sexta a 10.800 r.p.m. sin que apareciese el aparatoso cabeceo de siempre. ¿Y cómo lo conseguí? Pues por pura casualidad. Después de haber probado mil inventos de horquilla, cuatro o cinco tipos de amortiguadores y casi todos los neumáticos de carreras que Michelin ofrece en España, decidí probar un «slick» rayado en la rueda delantera, y, como por arte de magia, la moto dejó de cabecear, lo cual me hace dudar ya de si el bastidor es realmente «flexible», a pesar de haberlo oído y haberlo dicho mil veces.

Pues, volviendo al tema inmediato, no puedo afirmar porqué la Pantah se comporta tan noblemente, ni porqué la Yamaha acusa esos problemas en conducción deportiva sobre asfalto bacheado. Tampoco sé porqué la Laverda 1200 TS cabecea tanto a alta velocidad, aunque creo que el problema se soluciona sustituyendo su semicarenado por el de la Jota.

Tampoco es labor de un probador decir porqué una moto va bien o mal...; intentar analizar profundamente una moto después de una prueba de 2.000 kilómetros, significa exponerte a soltar unos cuantos disparates. No; el trabajo del probador es el de experimentar el comportamiento de la moto tal como se vende al público, sin permitirse

el lujo de hablar de teorías gratuitas sobre cómo mejorar la moto. Esto de decir que, «con un cambio de neumáticos», o «con un amortiguador de dirección», o «con aceite más denso en la horquilla», o «con un juego de Koni, Iñano o Marzocchi, etc.», la moto tendrá que ir mejor, es una forma de caer casi siempre en el error. Y esto me ha costado años aprenderlo. Lo que hay que hacer es probar estas soluciones mágicas antes de opinar. He aprendido con la Laverda que tres años de teorías y especulaciones han acabado en nada..., y que en el fondo tenía razón el primer día cuando empecé a experimentar con neumáticos. Lo malo es que no probé suficientes combinaciones de neumáticos antes de poner mi atención en la horquilla y bastidor.

Así que yo no sé porqué la Ducati se muestra tan estable en curvas. Sólo sé que es una maravilla comparada con todas las demás motos de serie de su cilindrada. La Pantah 500 c.c. que piloto en la **Motociclismo Series** es idéntica en su parte ciclo a la moto de esta prueba, salvo que la 600 y las 500 de la última remesa importadas en España ya equipan horquilla y amortiguadores Paioli, en vez de los Marzocchi de antes. Y puesto que nunca he podido conseguir interesantes mejoras intentando regular los Paioli, que parecen tener el mismo tacto y comportamiento con diferentes presiones de aire, y puesto que Paioli no tiene un nombre tan prestigioso como Marzocchi en horquillas, estaba pensando que el cambio había supuesto dar un paso hacia atrás.

El hundimiento con la horquilla Paioli es pronunciado, debido en parte a los frenos más potentes, con bomba grande y las pinzas de la serie Darmah 90 SS.

Pero antes de caer en la trampa de despreciar los Paioli, dando por «blanda» a la horquilla, decidí llevar la Pantah 600 al Jarama y allí con neumáticos de serie y escapes que rozaban el asfalto en curvas de derecha, y un caballete central que limita seriamente el ángulo de inclinación en curvas de izquierdas, pude rodar en 1'53" desde las

LOS MEJORES PRECIOS LAS ULTIMAS NOVEDADES



Dirección: JULIO GARCIA

Agencia Oficial

Kawasaki

- EXPOSICION

- VENTA

Le ofrece: - COMPRA-VENTA

- BOUTIQUE

Le esperamos

en el mismo centro de Madrid

c/. Espronceda, 31 - Teléfono 254 70 77



Los relojes son Nippon Denso y la zona roja del cuentavueltas no está bien definida. La potencia máxima llega a las 8.500 r.p.m. y empieza a bajar a las 9.500. Respetando un régimen máximo de 8.500 vueltas, y de 9.000 r.p.m. para momentos de euforia, no se pondrá en peligro el motor de la Pantah 600.

primeras vueltas, bajando fácilmente a 1'51" sin ningún esfuerzo «heroico» para «hacer tiempos». La moto se comportó noblemente en la «rampa de Pegaso» y en la rápida curva de entrada de meta. Con los neumáticos «sobrecalentados» y derrapando periódicamente, especialmente detrás, la moto nunca dejó de darme un sentido de absoluta seguridad. Con «slicks», sin caballete y con megáfono, esta moto rodaría fácilmente en 1'45".

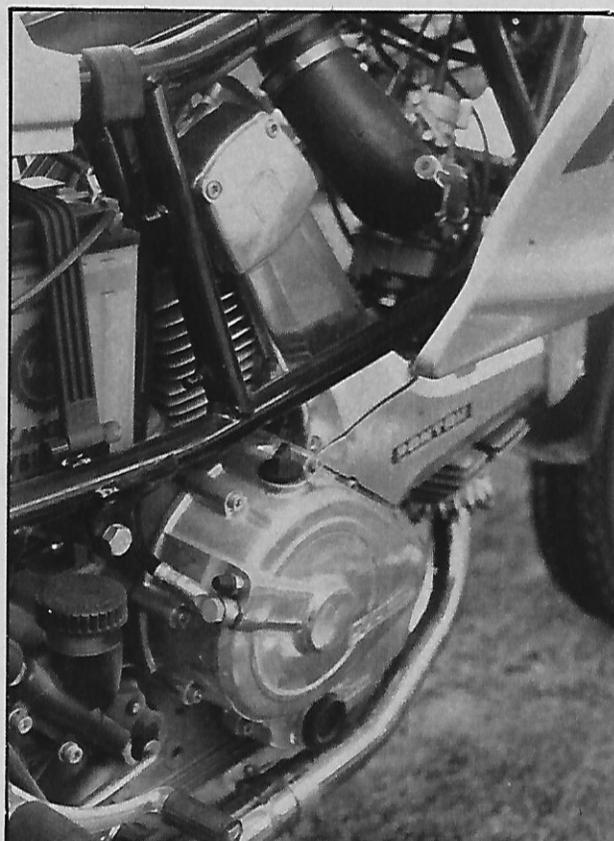
Y debo mencionar también que el motor, todavía en rodaje y con menos de 1.000 kilómetros de vida, no llegó nunca al régimen de potencia máxima durante esta agradable sesión en el circuito. Cambiando sobre 7.000 r.p.m. en las marchas cortas y girando a 8.000 vueltas en cuarta antes de meter la quinta (todavía algo separada de la cuarta, pero no tanto como en las primeras 500 c.c.), siempre dis-

ponía de empuje suficiente como para llegar muy de prisa a la próxima curva.

«IL DOTTORE»

Cuando estás a los mandos de una Pantah, estás llevando la experiencia de un gran ingeniero que dedicó su vida a la perfección de la moto deportiva. Sin Fabio Taglioni, jamás hubieran existido las Ducati desmodrómicas, jamás hubiéramos disfrutado de la soberbia 900 SS, y jamás hubiéramos experimentado las bellas Pantah.

Con la nueva generación de V-2 japonesas, los orientales están intentando fabricar Ducatis, y el que imita siempre juega con desventaja, porque para crear tienes que ser poeta, tienes que ser artista, tienes que ser, en definitiva, un genio. En los bancos de pruebas y con sus computa-



Un motor se destaca por su robustez y elasticidad. Tiene unos 58 CV., nada más, pero gracias a su estrechez y penetración aerodinámica, se acerca en prestaciones a motos de hasta 70 CV. El embrague, de tacto duro, ya tiene mando hidráulico.

doras, los japoneses han demostrado que la distribución desmodrómica no es el sistema óptimo..., que se pueden conseguir mejores resultados con cuatro, seis u ocho válvulas por cilindro. La distribución desmodrómica, según los ingenieros orientales y también muchos europeos, es una curiosidad de los años cincuenta, una idea inválida, ineficaz, caduca... Pero Fabio Taglioni, con sus gafas de sol, cojeando con dignidad (huella de la guerra), y con su cronómetro siempre en la mano, llega a sus conclusiones, que son otras. Y las Ducati «prototipo» siguen dando vueltas en el circuito de pruebas de la fábrica de Borgo Panigale, circuito que no es otro que el mismo parking de la fábrica.

Y mientras las marcas japonesas nos acostumbran a muchas válvulas, carreras cortísimas, altísimos regímenes de giro, motores transversales de cuatro ci-

lindros y muchos CV, las Ducati, tanto las de 864 c.c. como las de 583 y 498, siguen demostrando que Taglioni tiene razón.

¿Por qué sigue usted fiel al sistema desmodrómico?, preguntó Carlo Perelli, redactor de nuestro colega «Motociclismo» italiano, a Fabio Taglioni en 1975.

«Il dottore» contestó con su habitual sonrisa semi-triste, semi-irónica: «Al mínimo non se sente... al massimo non mangia niente».

A bajo régimen no hace ruido y al máximo no «come potencia»... no tiene muelles de válvulas y por eso el motor gira sin consumir parte de la caballería que es necesaria para abrir válvulas.

Y mientras que hay argumentos contrarios, experimentos que parecen demostrar que las cámaras de combustible de muchas válvulas (4 hasta 8) y con simples muelles de cierre pueden rendir más potencia que una cámara de combustión desmodrómica de dos válvulas, las Ducati siguen ganando carreras y siguen convenciendo a los que tienen la suerte de probarlas.

Como todas las cosas realmente superiores, la Ducati Pantah es cara y de minorías. En el mercado europeo la diferencia en precio entre una buena motocicleta japonesa, como la Yamaha XJ 650, y la Ducati Pantah es abismal, siendo los precios de Londres de 345.000 pesetas para la Yamaha y 531.810 pesetas para la Pantah. Gran parte de los ingleses que van en Yamaha XJ 650 sueñan con una Ducati Pantah, pero la diferencia de precio es excesiva.

Aquí, en España, sin embargo, la diferencia en precio no es de un 54 por 100 como en Inglaterra, sino del 14. La Yamaha se vende por 569.502 pesetas, mientras se ofrece la Ducati en 652.647.

Y esta pequeña diferencia en precio convierte la exclusiva y «exótica» Pantah en una alternativa muy atractiva.

Ahora bien, ¿puede un confesado enamorado de la marca Ducati (además de piloto de una Ducati con recambio facilitado por el importador), escribir una



prueba imparcial sobre una Pantah 600?

Una pregunta difícil. Gracias a mi maldita «imparcialidad» conseguí que el antiguo jefe de la fábrica Ducati-Mototrans me dijera que jamás volvería a rodar con una Ducati de prueba. Afortunadamente para mí este «jamás» no ha sido definitivo, ya que las Ducati italianas vienen ahora a España a través de un nuevo importador.

DE NORTON A DUCATI

Yo tuve que tomar una decisión muy importante en la primavera de 1975, cuando escribí mi primera prueba para **Fórmula Moto**, en Barcelona. La moto era una Norton John Player 850, y tuve que decidir si iba a tratar al lector de usted o de tú, si iba a intentar mantener un tono impersonal, o si iba a escribir como si estuviera hablando con un amigo de confianza.

Decidí hacer las cosas a mi manera, y ya estamos en 1982 y otra vez me toca probar una moto que me encanta y que no me permite adoptar una actitud fría. Vuelvo a leer aquella prueba de la Norton: **«Hay magia todavía en el venerable nombre de Norton. No tiene arranque eléctrico, no tiene ni 3 ni 4 ni 6 cilindros, no tiene reloj, ni árbol(es) de levas en culata, ni distribución desmodrómica, ni cuatro válvulas por cilindro, ni tres discos, ni tocadiscos, ni teléfono..., pero es una Norton. El dueño de una John Player ha comprado acciones de una leyenda.»**

«Hasta el momento no he probado ninguna moto grande tan estable como la John Player, aunque confieso no haber pilotado aún la Ducati SS.»

Tuve que esperar un año más para probar una Ducati 900 SS, y después de la prueba vendí mi querida Norton y compré la mismísima Ducati 900 SS de la

prueba... Moto prestada por el ex campeón mundial de 350 c.c. con Velocette, el gran Freddie Frith.

TAMBIEN PARA TURISMO

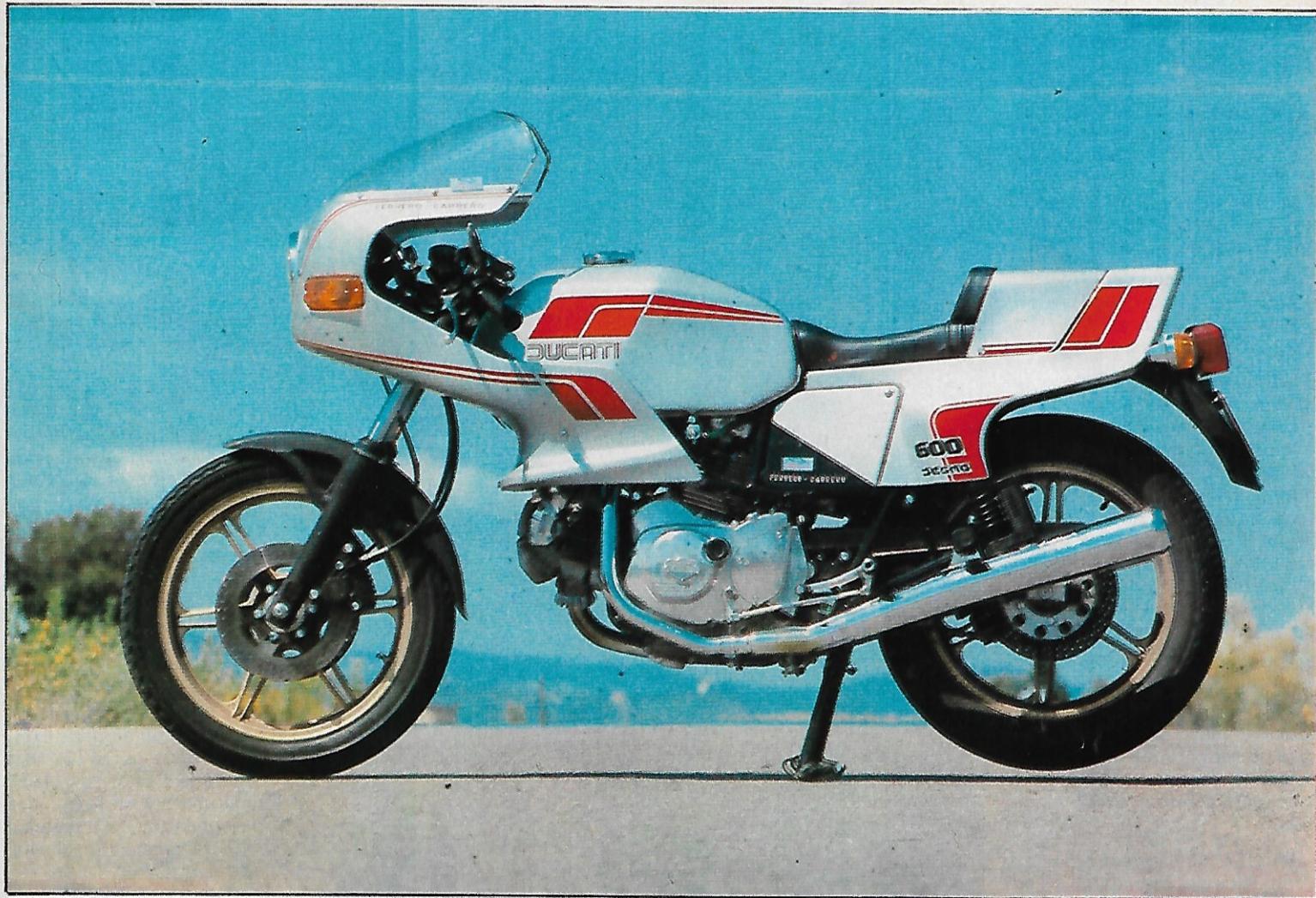
Si la imparcialidad significa que uno siempre está dispuesto a cambiar de opinión cuando llega algo mejor, sigo siendo tan imparcial como cuando compré mi primera BSA. Si imparcial significa ocultar opiniones personales para adoptar una actitud neutra y fría, no lo soy; y mucho menos cuando se trata de las Ducati.

Inevitablemente la Yamaha XJ 650 se perfila en España como rival directa de la Pantah, e inevitablemente el probador tendrá la tentación de huir de las comparaciones directas diciendo que son motos muy diferentes para clientelas diferentes..., que

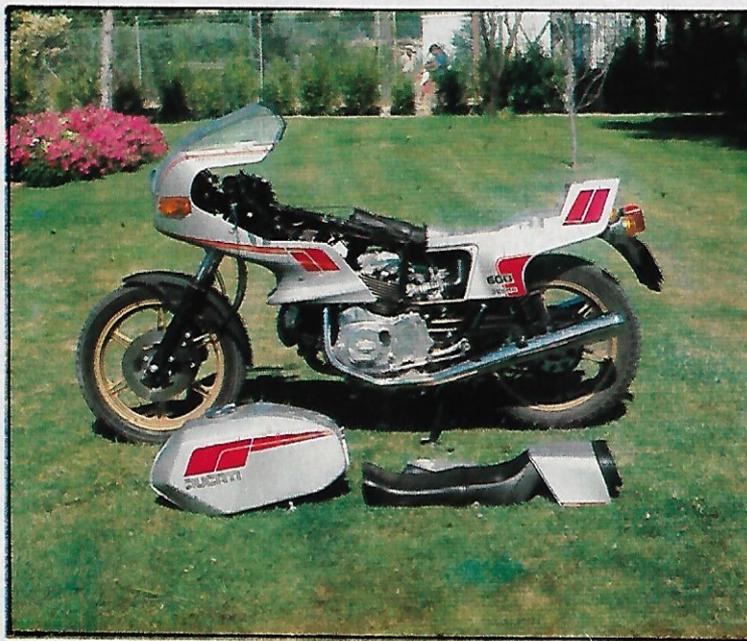
la Yamaha es turística y la Pantah deportiva.

Pero mientras la Yamaha está hecha para una clientela más amplia, mientras, lógicamente, se van a vender muchas más Yamaha, tanto en España como en el mundo entero (Ducati sólo fabrica 7.000 motos al año actualmente), quiero dejar de hablar de la Pantah como moto deportiva para tratarla como moto apta para turismo y uso diario.

Juan Amat, director de «Optica 2000» de Barcelona, no es ningún «quemado», pero está encantado con su Pantah 500 y la considera como una moto ideal para turismo, excursiones y hasta para uso diario dentro de Barcelona. Menciono a Juan porque, «por su culpa», he vuelto a correr con una Ducati y también porque es un perfecto ejemplo del motociclista «normal» que encuentra en la Pantah una moto apta para todo y no una «superdeportiva» de una sola dimensión.



Juan me prestó su Pantah durante el invierno pasado, y me acostumbré tanto a ella que, a pesar de mis pésimas relaciones con el antiguo importador, empecé a pensar en correr una vez más con Ducati. Después, al devolverle la moto en Barcelona, decidí pasar por Central Park para que Francisco Castellano me hiciera una revisión de válvulas antes de entregarle a Juan la moto..., y allí mismo Alfredo Mateu me ofreció la oportunidad de hacer las Series con la Pantah 500 de la tienda. Que una Ducati Pantah se destaque en circuito ya no debe sorprender a nadie, pero que entre sus dueños hay motociclistas «tranquilos» que se dedican más al turismo que a la conducción deportiva, sí puede sorprender; así que, dejando intacta la fama de la Pantah 600/500 como la reina de las superdeportivas de cilindrada media, vamos a probarla como moto «normal».



El desmontaje del depósito, sillín y cola es sumamente sencillo. El depósito va sujeto únicamente por dos tirantes elásticos situados delante del asiento. Aflojando únicamente tres tornillos, el asiento monoplaza puede convertirse en biplaza.

UN BUEN CARENADO

Las mismas cualidades que hacen a una moto deportiva, también hacen a una moto de turismo. Una moto estable, ágil y fácil de llevar, tiene, por fuerza, que ser una moto segura y apta para turismo y no una moto exclusivamente para «quemados» que van al límite.

Decir que la Pantah no vale para hacer Gran Turismo es discutible, ya que su excelente carenado hace muy fácil y agradable mantener altos cruceros, mientras que motos más rápidas, pero sin carenado, como la XJ, no te permite ir de prisa sin cansancio. Y no es cierto que la baja cúpula de la Ducati obligue al piloto a agacharse del todo para escapar del viento. Adoptando una postura «normal», mirando por encima de la cúpula, se nota muy poco el viento.

Uno de nuestros redactores se

cayó a baja velocidad con la Pantah de esta prueba y el carenado quedó algo dañado. Como consecuencia de ello quitó el carenado y descubrí que sin él la velocidad máxima es algo menor, la moto es mucho más difícil de llevar de prisa y descubrí, además, que sin el carenado hay una ligera tendencia a cabecear a alta velocidad.

Pero con su carenado montado otra vez, la moto volvió a ser facilísima de llevar en autopista a altas velocidades.

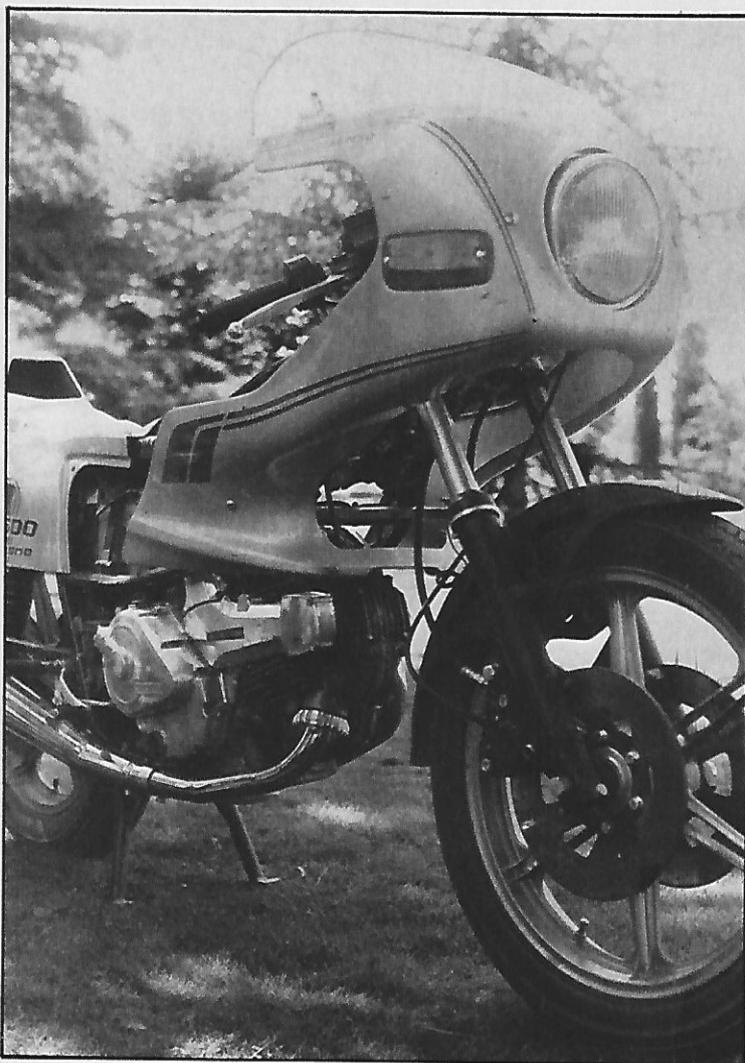
Generalmente se critica a la Pantah por su llamada posición incómoda, pero acostumbrarte a la postura «racing» de la Pantah es simplemente cosa de unos días, lo mismo que el que se decide a ponerse «en forma» haciendo «jogging» cada mañana antes del desayuno: las primeras mañanas son las más difíciles; luego, después de un par de días, los dolores desaparecen.

Con las italianas deportivas hay que acostumbrarse a la postura de jinete, postura que no deja de ser cómoda una vez que estás «en forma», además de ideal para controlar una motocicleta.

En USA hay un concepto de Gran Turismo que obliga a llevar carenados enormes, manillares altos, sillines anchos y blandos y motores de gran cubaje con un mínimo de cuatro cilindros.

Pero estas motos están diseñadas para un país con límites de velocidad rígidos de 88 km/h. (actualmente en USA sólo se permiten velocímetros que marcan 120 km/h.) y para un tipo de motociclistas que apenas existe en Europa, y menos todavía en el sur del continente. Hay muy pocos europeos, para no decir ninguno, que piense seriamente en arrastrar un remolque con su moto, mientras que en USA esto es corriente... y según lo que me cuentas mi amigos en California las caídas son bastante aparatosas.

Aquí, Gran Turismo significa hacer largas distancias a un buen ritmo, pero sin convertir la moto en un camello. Una BMW R-100 S, por ejemplo, con o sin maletas, tiene mucho más en



El nuevo carenado es más bajo que el de la serie original, y tiene un spoiler que, según fábrica, mejora la estabilidad a alta velocidad. Probamos la moto sin carenado y quedamos sorprendidos al notar una ligera tendencia a cabecear.

común con una Ducati Pantah que con una tetracilíndrica japonesa, y si la BMW es la reina de las Gran Turismo, con motor bicilíndrico de 70 CV, peso de 200 kg. y velocidad máxima de casi 190 km/h., tenga que ser considerada exclusivamente como moto deportiva, simplemente porque es la más apta de su cilindrada para ir de prisa en la montaña o en circuito. Esto equivale a decir que, puesto que este señor es atleta, lógicamente no puede ser intelectual.

Claudio Boet lo captó en seguida y esto es lo que me ha dado ánimos para intentar, en estos párrafos, deshacer el mito de la Pantah como moto puramente deportiva y nada apta para uso normal. Al llegar al Jarama para nuestra sesión en pista,

Claudio me dijo, aun antes de bajarse de la Pantah: **«Esta es una moto para echarse la mochila al hombro y hacer 1.000 kilómetros.»**

La Pantah se merece su fama de deportiva, pero decididamente no debe de ser considerada como una moto incómoda o antisocial..., como la deliciosa pero agria Laverda Montjuic, por ejemplo.

MOTOR

Curiosamente, lo que menos llama la atención en la Pantah es el motor, pero en el fondo este potente bicilíndrico de 583 c.c. es lo que define el carácter de la máquina.

La Pantah 500 ya la conocemos bien, y diría que la 600, con pistones de 80 milímetros en vez de 74, no corre sensiblemente más que su hermana menor, pero gana en bajos, haciendo más fácil llevar la moto en curvas enlazadas, ya que se puede salir bien desde medio régimen sin tener que bajar marchas.

Otro defecto de las primeras Pantah 500 (la mía, por ejemplo) es su largo salto entre cuarta y quinta. En las nuevas Pantah 500 y 600 se ha bajado la relación de la quinta a 5,25:1 (originalmente, 5,075:1) y esto elimina la necesidad de estirar la cuarta marcha para disponer de buena aceleración en quinta.

El motor es de cárteres verticalmente separados y fundidos por gravedad, igual que los cilindros y culatas. El cigüeñal cuenta con dos enormes cojinetes de acero forjado giran lado a lado sobre un mismo eje del cigüeñal, de una sola pieza. El uso de un cigüeñal de una pieza ha obligado a realizar algunos cambios respecto a la Ducati 900 SS. En la Pantah las bielas son separables y con cojinetes lisos, lo que entraña un drástico aumento de presión de aceite, regulada a kg/cm².

Los cilindros no tienen camisas y están recubiertos de una capa de Nicasil. Los cilindros de Nicasil requieren un rodaje largo, y si nosotros sólo hemos podido cronometrar una velocidad máxima de 188 km/h. (192 km/h. con viento favorable a 7.800 r.p.m. y 184 contra viento), algunas revistas inglesas han dado velocidades algo más altas, es porque nuestro motor no estaba rodado del todo cuando llegó la hora de pruebas dinámicas.

La Pantah tiene una quinta marcha exageradamente larga que nos da una velocidad máxima de 200 km/h. al régimen de potencia máxima de 8.500 r.p.m.; también la primera es algo larga (permitiendo 72 km/h a 8.500 r.p.m.), pero la verdad es que la Pantah es en potencia, una moto de carreras con bozal. Quitas los silenciosos de serie y los filtros de aire, montas un «dos en uno» de fábrica (o de fabricación Murcia) y aumentas el diámetro de los chichlés, y la

Pantah se convierte en una máquina de carreras, girando fácilmente a 10.500 r.p.m. y, según fábrica, acercándose a los 230 km/h. a 9.800 r.p.m. en quinta antes de quedarse, por fin, sin más empuje.

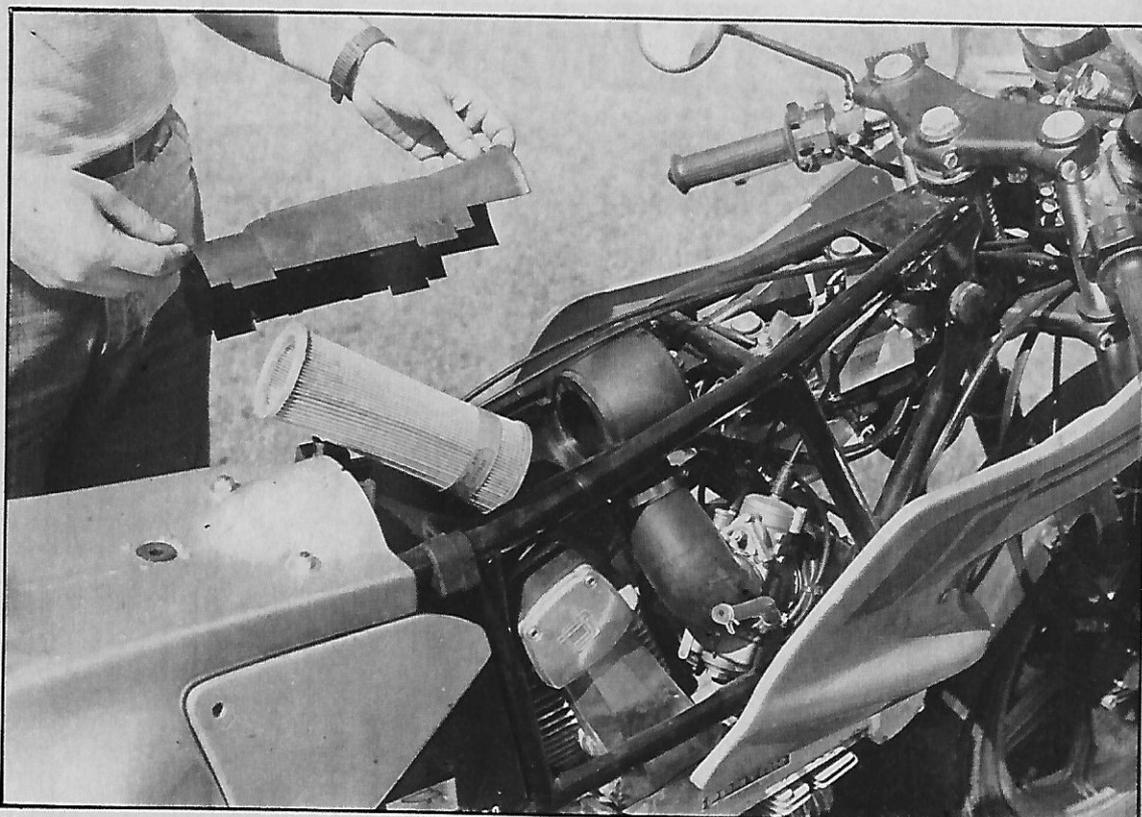
A 9.000 r.p.m. la Pantah gira a un ritmo tranquilo de 17,5 metros/segundo de velocidad lineal de pistón y sólo llega a los 20 m/s. a 10.500 r.p.m., régimen difícil de alcanzar con silenciosos y filtros de aire. Y además, como explicó Vic Willoughby en su excelente análisis del motor Pantah (**Motociclismo**, 711), hay un pronunciado bajón de potencia del orden de un 20 por 100 a 10.500 vueltas con el motor de serie respirando a través de filtros de aire y silenciosos.

No tiene sentido forzar el motor a regímenes superiores a 10.000 vueltas, aun en carreras, cosa que aprendí, muy a pesar mío, en Calafat, donde José M.^o Martinell y yo confiábamos que nuestro cuentavueeltas marcaba 500 r.p.m. de menos, como suele pasar con los Veglia de Ducati... Así rodábamos a 10.500 de reloj pensando que eran 10.000 de verdad... y el pistón del cilindro trasero se separó a nivel del bulón, causando destrozos importantes y obligándome a pedirle prestado el motor de calle del amigo Juan Amat para poder salir en las Series.

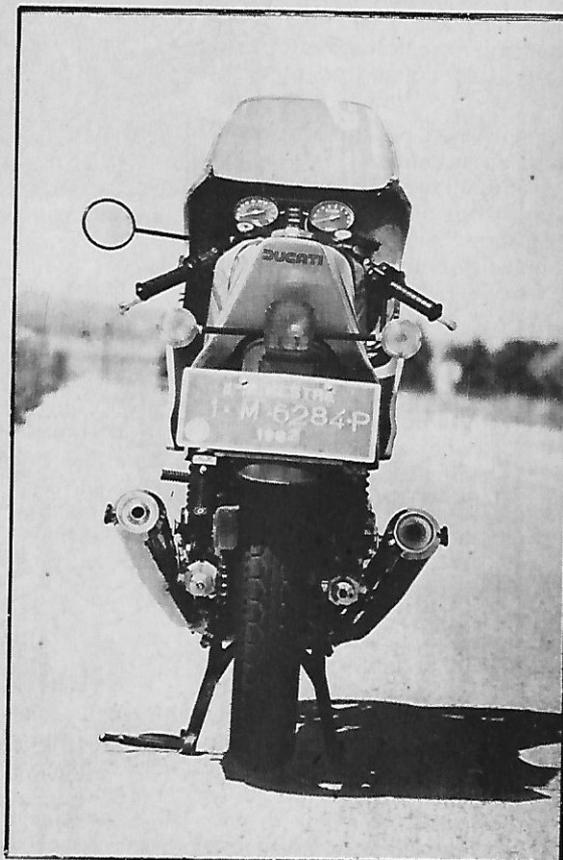
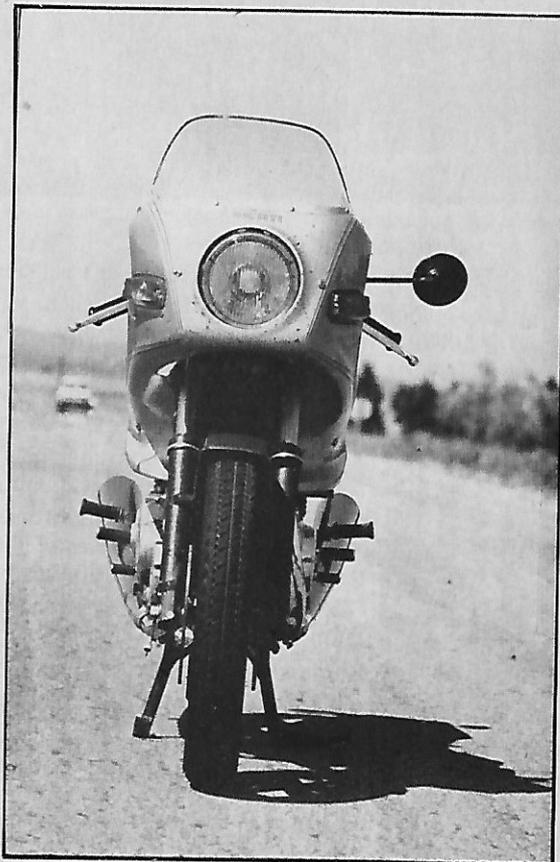
El motor de la Pantah, en «V» a 90 grados, apenas acusa vibraciones. Las primeras inercias están perfectamente equilibradas, y las fuerzas secundarias dan unas vibraciones horizontales de alta frecuencia pero de poca importancia. Este buen equilibrio da como resultado una larga vida mecánica, ausencia de las molestas roturas de bombillas, y además un confort importante para el piloto.

El embrague es, en teoría, el mismo de antes, pero ya con mando hidráulico. Parece, sin embargo, que ya va con muelles más duros, porque en las pruebas de aceleración no se apreció la más mínima tendencia a patinar. Claudio Boet me comentó que, cuando probó la 500 c.c., el embrague patinaba después de hacer un par de veces los «400 metros».

Este nuevo embrague con



Hay que levantar el depósito para poder acceder al filtro del aire. Ete es del tipo cartucho recambiable, y para desmontarlo basta con desenchajar la tapa superior de material plástico que da entrada al aire por la parte inferior del depósito (zona de calma).



La Pantah, gracias a la estrechez del motor en «V» longitudinal, ofrece una silueta de «carreras».

mando hidráulico es duro e incómodo para ciudad (pero no tan duro como el émbraque de las Laverda tricilíndricas), y como siempre, el tacto del émbraque hidráulico es menor que el de cable... o ¿será que estamos acostumbrados a otro tacto?

Es, en suma, un motor ejemplar que no se destaca por su potencia bruta ni por su patada, sino por su elasticidad y su amplia gama de potencia. Los que queráis estudiar más detalladamente el motor de la Pantah, debéis de buscar el número 711 de nuestra revista, con fecha de 27 de junio de 1981.

ESTABILIDAD

Como todas las motos que se muestran muy estables en circuito de velocidad, la Pantah tiende a ser algo dura de amortiguadores sobre carreteras bacheadas. El sillín es duro también, y de vez en cuando, rodando sobre carreteras secundarias y en mal estado, el piloto recibe en seco y en directo unos golpes que literalmente le sacuden, pero para carreteras bien asfaltadas y rápidos cruceros en autopista, la Pantah se comporta impecablemente.

El tacto de horquilla peca un poco de blando..., un compromiso para hacer agradable la moto para conducción normal y no sé si el hundimiento se vería reducido en las frenadas usando aceite de otra densidad o tipo, pero lo que hay que elogiar en esta Pantah, es que se ha logrado un compromiso que permite confort en carretera y nobleza en pista.

El sillín es algo alto, puesto que el cilindro trasero y vertical no permite bajarle mucho más. En principio, la altura del sillín y la postura «racing» de los semi-manillares parece casi postura de bici de carreras.

Los reposapiés no son excesivamente altos, sin embargo no puedes llegar a tocar el suelo con ellos sin caerte, ya que el caballete y el escape derecho tocan antes que la punta de las estriberas. La Laverda Montjuic, con sillín bajo y reposapiés altos, obliga a adoptar una postu-

COMPARACIONES DIRECTAS

VELOCIDAD MAXIMA

(Pruebas en doble sentido sobre un mismo recorrido base realizadas en España por **Motociclismo**. La cifra de velocidad máxima resulta del mejor promedio con y contra viento sobre el kilómetro, con 1,5 kilómetro de lanzamiento.)

	km/h.
1. Yamaha XJ 650	196
2. Ducati Pantah 600	188
3. Ducati Pantah 500	183
4. Laverda Montjuic 500	180
5. BMW R-65 LS (50 CV.)	176
6. Benelli 654	172
7. Benelli 500 LS	170
8. BMW R-65 (45 CV.)	169
9. Laverda 500	169
10. Guzzi Monza 500	168
11. Ducati 500 Desmo	167
12. Morini 500 Sport (5 V.)	163
13. Guzzi V-50 II	159
14. BMW R-45	152
15. Sanglas 500 V-5	148

(La Laverda Montjuic es una versión «carreras clientes» de la Laverda 500. El modelo probado por **Motociclismo** se hizo con dos versiones. Las cifras de estas comparaciones fueron obtenidas con silenciosos de serie, carburadores 34 mm. sin filtros y desarrollo de serie. Con el mismo desarrollo y un cambio de chiclés probamos esta moto con megáfonos, y cronometramos una velocidad máxima de 192 km/h. (promedio) y aceleración de 26,1 sobre el kilómetro desde salida parada. Con megáfono y escape «dos en uno» de fábrica, la Ducati Pantah da un salto aún más impresionante... sobrepasando los 200 km/h. y bajando de 25 segundos sobre el kilómetro.)

ACELERACION 1.000 METROS

(Pruebas en doble sentido sobre un mismo recorrido base. La cifra de comparación resulta del promedio de dos pasadas desde salida parada.)

	Segundos
1. Yamaha XJ 650	25,7
2. Ducati Pantah 600	26,8
3. Laverda Montjuic 500	27,0
4. Benelli 654	27,5
5. Ducati Pantah 500	27,9
6. BMW R 65 LS (50 CV.)	28,6
7. Benelli 500 LS	28,8
8. BMW R 65 (45 CV.)	28,8
9. Laverda 500	29,0
10. Ducati 500 Desmo	29,9
11. Guzzi Imola	29,9
12. Morini 500 (5-V.)	30,2
13. Guzzi V-50 II	30,9
14. BMW R-45	32,0
15. Sanglas 500 V-5	32,3

CONSUMO A 120 km/h.

(Promedio 50 km. con y contra viento sobre un mismo recorrido base.)

	litros/100 km.
1. BMW R-45	5,2
2. Morini 500 Sport	5,3
3. Sanglas 500 V-5	5,3
4. BMW R-65 (45 CV.)	5,5
5. BMW R-65 LS (50 CV.)	5,9
6. Guzzi Monza	5,9
7. Guzzi V-50 II	5,9
8. Ducati Pantah 500	6,1
9. Ducati Pantah 600	6,1
10. Benelli 654	6,5
11. Ducati 500 Desmo	6,6
12. Yamaha XJ 650	6,8
13. Benelli 500 LS	6,9
14. Laverda 500	7,1
15. Laverda 500 Montjuic	7,2

ra puramente de carreras, pero la Pantah no es tan exagerada.

PRESTACIONES

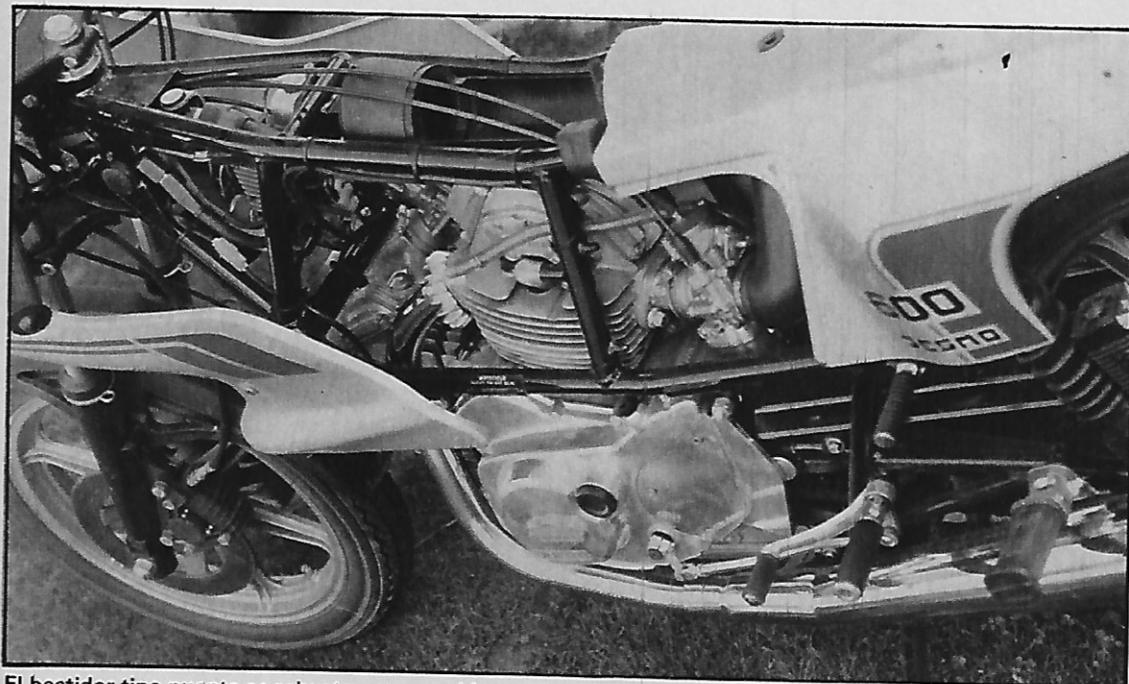
En la subida que hay entre la gasolinera de Soto del Real y la entrada de Miraflores de la Sierra, en Madrid, hay una bella combinación de curvas lentas con una larga recta con bajada incluida que termina en una curva lenta de izquierdas, seguida por una bajada espectacular hacia un ángulo peraltado de segunda marcha. Puesto que vivo en Miraflores, hago este tramo a diario, siempre dejando margen, pero de prisa. Me tocó coger la Pantah justo después de una larga prueba con la Yamaha XJ 650, así que estaba acostumbrado a tomar esta curva con un ligero cabeceo y a medio gas en tercera, después de haber hecho la recta en cuarta.

Pero una tarde, volviendo a casa, me di cuenta, ya con la curva de izquierdas asomando, que iba gas a fondo en quinta con la Pantah. Frené muy fuerte y logré bajar dos marchas antes de entrar en la curva, pero en el cambio de rasante la rueda delantera se levantó con la moto todavía inclinada, así que esperaba un fuerte cabeceo al aterrizar. ¡Pero nada! Tuve tiempo de sonreír antes de volver a frenar y bajar a segunda para salir a gas a fondo del ángulo... y ¡toqué el suelo con la rodilla! Un minuto después estaba ya en mi casa, con la Pantah en el jardín, y tanto por el ruido del motor como por mi sonrisa de satisfacción, mi mujer supo en seguida que por fin me habían entregado la Pantah de prueba.

También he hecho largos viajes a lomos de una Pantah, Madrid-Barcelona con agua y neblina y a un buen ritmo y sin envidiar a nadie, salvo a los afortunados dueños de las BMW R-100 S con el impecable y estanco carenado integral.

CONCLUSION

No te van a dejar probar una Pantah antes de comprarla. Has-



El bastidor tipo puente es robusto, responsable en parte de la excelente rigidez de la Pantah a alta velocidad. Yamaha, en su XZ 500, ha adoptado un bastidor claramente inspirado en el de la Pantah.

FICHA TECNICA

Motor: Bicilíndrico en «V» a 90 grados, monoárbol en culata, distribución desmodrómica, árboles mandados por correas dentadas. Dos válvulas por cilindro. Cárters divididos verticalmente. Bielas separables con cojinetes lisos.

Diámetro por carrera: 80 x 58.

Cilindrada total exacta: 583 c.c.

Relación de compresión: 9,5:1.

Potencia máxima: 58 CV. a 8.500 r.p.m.

Carburadores: Dos Del'orto de 36 mm.

Equipo eléctrico: Electrónico Bosch.

Embrague: Multidisco en baño de aceite.

Cambio: Cinco relaciones: 14,09; 9,66; 7,51; 6,05 y 5,25:1.

Bastidor: Multi-tubular, tipo «trellis» con motor suspendido.

Suspensión delantera: Paioli 120 mm de recorrido.

Suspensión trasera: Paioli 90 mm. de recorrido, con cinco posiciones de muelle.

Freno delantero: Dos discos Brembo de 260 mm. Ø.

Freno trasero: Un disco Brembo de 260 mm. Ø.

Distancia entre ejes: 1.450 mm.

Peso: 188 kg.

Capacidad del depósito: 18 litros.

Precio: 652.647 P.V.P.

RESULTADOS DE LA PRUEBA

VELOCIDADES TEORICAS

	A 1.000 r.p.m./km/h.	A 8.500 r.p.m./km/h.
1.ª	8,55	72,7
2.ª	12,83	109,06
3.ª	16,44	139,7
4.ª	20,56	174,76
5.ª	23,55	200,2

ERROR DE VELOCIMETRO

Leída	Real
80	70
100	90
120	111
140	131
160	152

CONSUMO

A 100 km/h. reales: 4,7 litros/100.

A 120 km/h. reales: 6,1 litros/100.

Conducción deportiva: 7,4 litros/100.

PRESTACIONES

Velocidad máxima (promedio ida y vuelta sobre un mismo recorrido base: 188 km/h.

Aceleración: Mil metros salida parada sobre un mismo recorrido base, promedio ida y vuelta. 26" 8/0.

tan potente (aunque algo esponjoso de tacto inicial), que no creo que haya moto de serie, con la posible excepción de una Bimota Laser, que te perdonase errores con menos consecuencias.

Una moto ancha, potente y pesada puede ir tan de prisa en manos de un experto, como una ligera «pura sangre» como la Pantah, porque el experto sabrá utilizar la potencia para compensar los problemas de estabilidad. El experto sabrá colgarse para evitar rozar el suelo con el motor, y un experto se encontrará tranquilo y «controlando la situación» cuando haya meaneos, bailes o cabeceos violentos. Pero un piloto normal sin mucha experiencia y sin ganas de rozar los límites, se encontrará que, con una máquina noble como la Panth, puede ir más de prisa que con otras motos y con menos sustos, y es que, a la larga, la Pantah hace pilotos, siempre que sepas aprender de ella.

Es una moto que te puede enseñar todo lo que hay que aprender sobre el arte de ir en moto... y sin obligarte a jugarle el tipo. Pero ojo con el cuentakilómetros, porque a 180 km/h. la Pantha parece ir a 140 km/h.

Y si a ti te gusta aparcar la moto delante del bar y tomarte tu café mientras la miras, difícilmente vas a encontrar una moto que te dé más satisfacciones, aun en parado..., aunque muchas veces no vas a poder verla, porque siempre que la dejas en la acera, atraerá tantos curiosos que éstos te lo impedirán.

La Pantah no es para todo el mundo. Lo que se decía de la Norton John Player en 1975, también se puede decir en 1982 de la Ducati Pantah..., que el comprador no la escoge a ella, sino ella al comprador.

Si la Pantah te habla, si la Pantah te escoge..., te felicito.

Si no, ¡pues nada! Hay muchas motos excelentes en España con mejor acabado, servicio posventa más amplio, prestaciones superiores y precios más bajos..., motor que no son tan exigentes.

Dennis Noyes
Fotos: Javier Herrero