

ENSAYO DUCATI VENTO 350

¡ UN CARACTER

UNICO !



caso fue el símbolo de una marca. Ricardo Fargas y Ducati.

Un binomio que llegó a hacer se prácticamente invencible.

Tal vez, el punto álgido de la vida deportiva del hombre y la marca llegó tras la gran victoria de Fargas sobre el marqués Santi Herrero y su temible Desx - válvula en la carrera en cuestión la Ribasada.

www.ducati.com

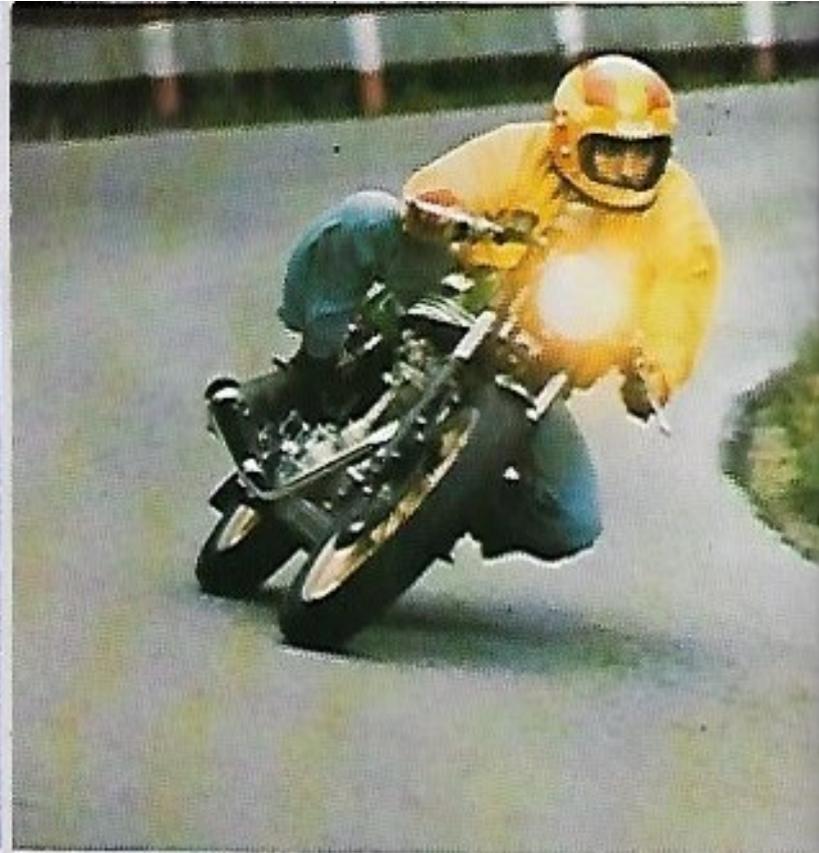
motor classic

info@motorclassicas80.com

Hubo una vez un hombre, no hace mucho, que rubricaba sus actuaciones con victorias en un tipo muy especial de carreteras: las subidas cronometradas. Durante varios años, la estrella de su

Si, eran otros tiempos (en el lustro del 65 al 70), pero la capacidad humana de Fargas tuvo en ocasiones sus detractoras, ¡con esta moto ya podrá!

Y es precisamente de esta



moto de quien vamos a hablar hoy.

De Fargas, huelga comentario, fue un piloto excepcional que cubrió su singladura con reconocido mérito.

Pero su moto, aquella legendaria 250 c.c., de la que se extrapuló una versión de 285 c.c., desapareció al mismo tiempo que su piloto "colgaba el mono de cuero". No obstante, Ducati preparó un proto para las 24 Horas de Montjuïc sobre la base motriz de 350 c.c., que fue pilotada por el propio Fargas y Jorge Sirera.

La moto no terminó pero apuntó unas excelentes virtudes.

Después... ¡silencio!

Ducati siguió el paso del tiempo adaptándose de la mejor manera posible a la crisis que ha venido afectando al motociclismo de carretera en los últimos años.

Evidentemente "la fiebre verde" ha dominado el mercado de la motocicleta en nuestro país, con especial fuerza, desde el 70 al 76.

Ya en otras ocasiones y a través de estas páginas, hemos apuntado el nuevo pulso, la



nueva orientación que parece tomar el mercado.

¿Vuelve la carretera?, cada vez el interrogante va perdiendo fuerza y se convierte en rotunda afirmación.

La moto de turismo y deportiva de "rueda lisa" se ha despertado. Nuevos aires para nuestro motociclismo.

Y como si de un presentimiento se tratara, Ducati, se lanza a la ofensiva con algo más que un nuevo aire: con la Vento 350 c.c.

gico" de esta última realización de la fábrica catalana.

"Nacida de las carreras"; así es la Vento.

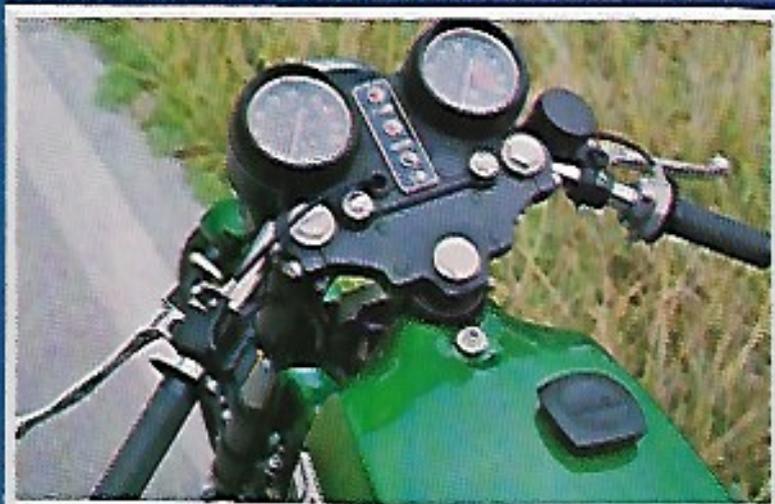
Pocas veces una moto comercial tiene tantos puntos en común con un prototipo de competición. Aquella sorprendente 350, con la que Fargas y Sirera corrieron una edición de las 24 Horas; llega hoy a las manos del gran público.

El tiempo marca la diferencia; hace tan solo 3 años, la Vento hubiera sido considerada en cual-

Evidentemente, la Vento es el primer producto de la "nueva gama Ducati". La Vento, (sport, y turismo), la Forza, y la 500 bicilíndrica.

Una avanzadilla de primer orden, con un fin determinado. Dar a Ducati una posición comercialmente importante, en un momento que se presenta cada vez más cerca: el Boom de la moto de carretera.

La Vento, en su primera versión, que es la que traemos hoy,



En el apartado relojes, manillar, se puede observar la presencia de un solo contador (Motoplati) en el lado derecho. Sobre él, el mando del aire muy ingeniosamente instalado. Los puños son francamente malos y molestos. El manillar es a nuestro juicio poco adecuado; sería conveniente otro con más grado de inclinación. El radio de giro de la moto es bueno, pero los semimanillares hacen tope en el depósito. Los indicadores luminosos marcan la presión de aceite, el chivato de intermitencias (opcionales) y la luz larga. Impresionante el aspecto que ofrecen los dos discos delanteros Brembo de 260 mm y la llanta. Nos dicen que es la moto de Barry Sheene y nos lo creamos. El escape, lleva en su parte posterior un silencioso asegurado por una brida que puede fácilmente quitarse. Sin él, la fábrica asegura algo más de aceleración y unos 7 km más en punta.

tiene un corte bien definido: Super sport.

Intentar disfrazar la realidad de su constitución física es poco menos que imposible.

A cualquier ojo medianamente entendido no le pasa desapercibido su carácter. Racing por los cuatro costados.

COMO ES

La parte gráfica de este ensayo deja patente esta pregunta.

¿Nuestra opinión? Enormemente atractiva; cautiva cada vez que se mira.

Casi se puede hablar de un milagro. La Ducati Española, ha dado toda una demostración de stiling a la casa madre en Bolonia.

El mérito es doble si tenemos en cuenta que los elementos básicos de la Vento son conocidos.

Parece, y se puede decir, es un modelo nacido en el viento, todo nuevo.

Pero si analizamos nos daremos cuenta de que el chasis al menos en su base, es idéntico al de la Road o Scrambler (si en cuanto a estructura, no es cuanto a medidas y otros detalles), el motor también (al exteriormente, no interiormente).

Pero la gracia, la "mano del artista" se deja ver con fuerza una vez acabado el conjunto.

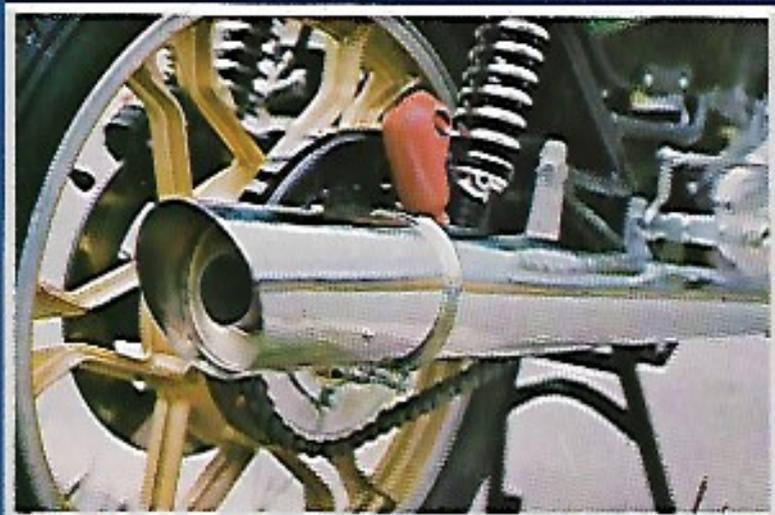
Unas preciosas llantas de aleación de diseño avanzado (italianas FPS en aleación de aluminio) un juego de tres discos BREMBO de gran tamaño, un perfecto acabado del bastidor pintado en negro, unos neumáticos de calidad, un diseño de fibra, conjunto depósito allín Integral, excepcional,



No se puede negar que la Vento es una realización super acertada.

A pesar de su voluminosa estructura motriz, el modelo tiene un gancho extraordinario. En nuestras pruebas montaña-autopista, las reacciones del motor no fueron todas las que hubiéramos deseado; la moto estaba a 0 km. Sin un buen rodaje previo, el motor de cuatro tiempos no puede en modo alguno dar su máxima. De cualquier modo se pudo constatar que el desarrollo secundario que monta en origen es excesivamente largo para carreteras de montaña e incluso para autopista.

De todas formas, es con él cuando se consigieron los 172 km hora que anuncia la fábrica. Nosotros no podemos afirmar ni desmentir este dato, por el momento. La estabilidad en cambio, ¡OK!, cambia, y muchas ganas para encontrarle el límite de adherencia a la Vento.



QUE ES LA VENTO

En el prólogo de este ensayo, hemos esbozado el origen "bioló-

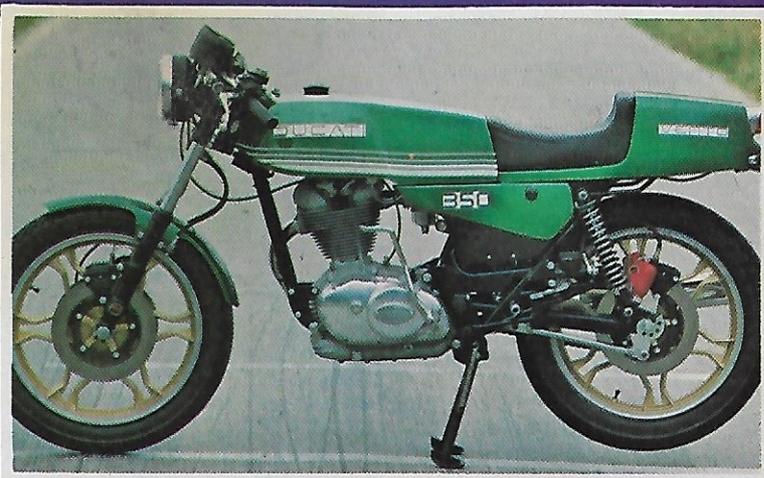
quier circuito como una moto oficial de fábrica; hoy, por 150.000 ptas puede ser tuya.



www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



y que aporta algo nuevo al diseño industrial, y color de gran efecto.. Remuévase todo esto con energía y obtendrá un extraordinario combinado: La Vento 350 c.c.

Decididamente, hay que reco-

nocer que Mototrans (Ducati España) ha sabido jugar sus cartas hábilmente.

Claro está, que el apartado diseño entra dentro del gusano personal, y en ese campo sólo hay un juez: uno mismo.



Nuestra opinión, repetimos es totalmente positiva a la realización que Ducati ha elaborado en esta moto.

Una moto española, con elementos típicamente nacionales, con un aire capaz de medirla a

cualquier motocicleta foránea.

¡Bravo!
APARTADO TECNICO: COSAS QUE DEBEMOS SABER

Sí, sí, muy bonita, mucha llanta y mucho freno, pero... ¿qué hay de nuevo en el motor?



Bastante buena la dotación de herramientas de la Vento.

El carburador, como se aprecia en la foto no lleva filtro, pero para los muy meticulosos, se le puede acoplar perfectamente con el cartucho incluido.

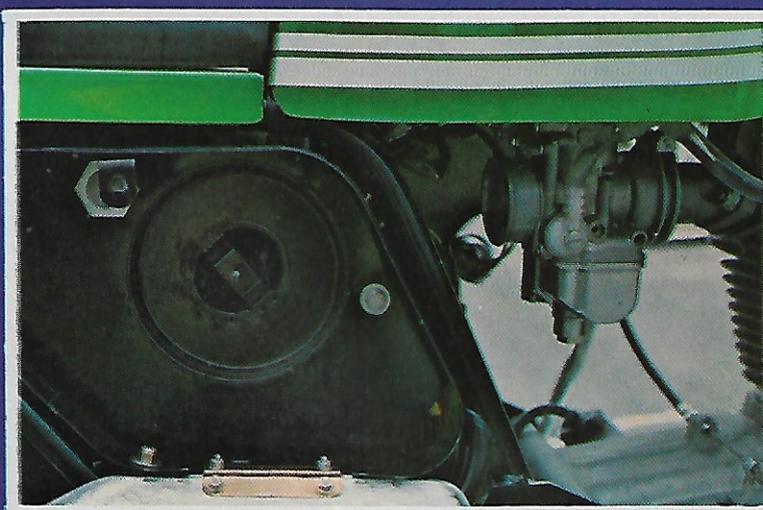
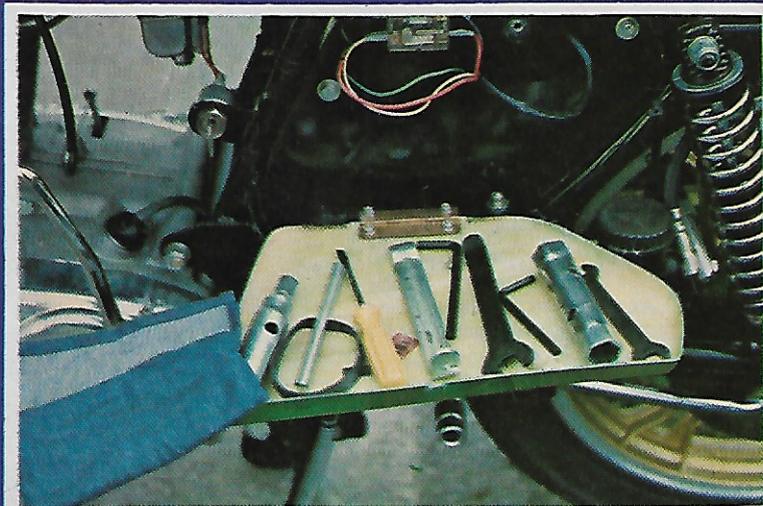
Pues, mucho.

El milagro, o el buen juego de Ducati se extiende también al motor. Evidentemente, nos hubiera parecido mucho más convincente equipar a la Vento con un motor desmodrómico, tal como hace Ducati en Italia.

Materialmente, había que desechar esa posibilidad por fuertes razones técnicas que afectan especialmente a la fabricación.

Por lo tanto se debía de conseguir un gran rendimiento con el motor que la Mototrans tiene en producción actualmente.

Para la marca era ciertamente un compromiso poner a la venta una 350 c.c. con aspiraciones netamente deportivas y un motor que no hubiera estado a la altura.



Estaba muy claro, que desde el primer momento que los responsables de la firma dieron luz verde al proyecto Vento, el apartado motor iba a tener un trato especial en todo el programa.

Del 350 c.c. que montan la Scrambler y la Road debía de salir "algo con genio". Y empezó la búsqueda.

Para los expertos, resultaba clarísimo que la solución a los problemas (o a gran parte de ellos) se encontraba en aquel "famoso" motor de 350 c.c., que se

realizó en plan prototipo para las 24 Horas.

De este modo, renacieron las polvorientas soluciones encerradas en aquel corazón de hierro que unos años atrás había sido el mejor motor de la Ducati por lo que respecta a su departamento de carreras.

LAS SOLUCIONES

Y empezó el trabajo.

En primer lugar la culata fue minuciosamente reelaborada.

La primera "cabeza en caer"

respecto al motor del Road fue el árbol de levas. Para daros una idea del abismo que existe entre uno y otro, vayan por delante unos datos suficientemente reveladores para los medianamente entendidos en motores de cuatro tiempos.

El árbol de levas de Road da los siguientes grados en sus fases. Abre admisión a los 30° antes del punto muerto superior, Abre el escape a los 63° antes del punto muerto inferior.

El nuevo árbol de la Vento da los siguientes valores: abre admisión a los 72° antes del punto muerto superior, abre el escape a los 98° antes del punto muerto inferior.

Notable ¿verdad?

Por lo que respecta al cierre de las válvulas, en la Road cierra válvula admisión a los 84° después del punto muerto inferior, cierra la de escape a los 38° después del punto muerto superior.

Los valores del árbol de la Vento para el mismo ciclo son los siguientes. Cierra escape a los 100° después del punto muerto inferior, y cierra escape a los 80° después del punto muerto superior.

Si hay algún lector que estos datos no le dicen nada, le adelantamos que viene a ser lo mismo en proporción que un elefante un camello.

En una palabra, la distribución del Vento, es una distribución para un circuito. El árbol de levas viene a ser lo que en una persona el corazón.

Hay corazones con una capacidad de bombeo y ritmo cardíaco que imposibilitan a un individuo en cuanto a grandes esfuerzos mucho menos a ejercidos atléticos, por el contrario hay otros, capaces de dar a su propietario un riego sanguíneo y una estabilidad cardíaca capaces de conseguir una medalla de oro en los 10 metros lisos en la Olimpiada.

¿Vale el ejemplo?

Ante tal distribución, los muelles de válvulas han sido sustituidos por otros de doble efecto, tratados para soportar muchos kilos de presión.

Se pretende con ello, que las válvulas a través de los muelles soporten sin rebotar el alto régimen que es capaz de conseguir el árbol de levas, (no aconsejable pero los probadores de Ducati han llegado en los prototipos de serie a sobrepasar las 9.000 r.p.m. en marchas intermedias sin problemas posteriores).

Para la instalación de estos muelles, la culata ha sufrido unos leves retoques para facilitar su asiento puesto que son mayores que los de Road.

Las válvulas guardan la misma medida que en el modelo normal por considerarse lo suficientemente grandes.



manillar que debe de quedar a gusto personal.

La llave de contacto está dispuesta bajo el depósito de combustible, ¡contacto! y casi con seguridad a la primera solicitud la moto se pondrá en marcha. En frío es imprescindible accionar el mando de aire situado sobre el conmutador Motoplat dispuesto en el semimanillar derecho, (cuando la moto ha permanecido largo tiempo parada es aconsejable acelerar el puño del gas varias veces para actuar sobre el carburador).

La palanca de puesta en marcha, tiene una demultiplicación de brazo muy similar a la de Ossa.

Lo cierto es, que esta operación se hace fácilmente.

Antes de subir en el "purasan-

Fácil observar la acentuada posición racing de esta moto. El asiento es de lo más cómodo que hemos probado nunca en una moto. Todo el sistema trasero de anclaje de freno, está muy bien resuelto. A pesar de llevar las estriberas muy atrasadas, se incluye un orificio bajo el depósito de líquido de freno, para la estribera del "valiente pasajero".

El pistón: una obra de arte. Los italianos denominan a este tipo de pistón "H", por su especial arquitectura. Esta desarrollada y producido por la asociación de ingenieros de Italia.

Como se parecía en la foto, sólo una parte de él toma contacto con la camisa, lleva 3 aros, dos de compresión y uno, el inferior, de engrase.

La cabeza del mismo, está trabajada profundamente para alojar las válvulas. El bulón es muy grande, y se sujeta a la cabeza de la biela a través de un casquillo de bronce.

Diremos de la biela, que es totalmente nueva; creada para soportar más carga y presión, ha sido dotada de mayor volumen en su parte inferior, lo que ha obligado a aligerar el cigueñal (1 mm), para dar asiento al pie de biela. Este, rueda a través de una jaula de agujas.

El cilindro, ha sido rebajado por su base para lograr esa compresión de 10:1 cifra importante tratándose de un cuatro tiempos. La transmisión de movimiento al cigueñal a culata se efectúa, como es habitual en las Ducati a través de una copia cónica (casca de engranajes).

El cárter tiene un volumen de unos litros y medio.

El cambio, sigue invariable; el cinco marchas que monta la Road y Scrambler. En la culata se ha adaptado un monocontacto que transmite al cuadro de mandos cualquier anomalía de la bomba de aceite.

El motor tiene las siguientes medidas 76 x 75 diámetro-carrera, cilindrada exacta: 340,2 c.c.

La carburación ha sido confia-

da a un Dell'orto de 32 mm de difusor tipo PHF que incorpora bomba de aceleración. Esta bomba en realidad es un inyector que envía la gasolina a "chorro" en los momentos de apertura de gases para evitar vacíos por falta de combustible. Este trabajo, meticuloso y sobre todo largo (más de un año trabajando sobre este motor) ha llevado a la Vento a una cifra importante en cuanto a potencia. 28,8 CV a la rueda a un régimen de 8.050 r.p.m., repetimos que a la rueda, por que a salida de cambio podrían transformarse en unos 34-36 CV aproximadamente.

Por lo que respecta al chasis, ya hemos dicho que en estructura es el mismo de la Road, pero al aplicarlo a la Vento se le ha dotado de distintas cotas. El lanzamiento de horquilla es diferente así como toda la pipa de dirección. Más robusta y provista de rodamientos con rodillos cónicos.

También, como se aprecia en las fotografías, se aprecia la modificación para atrasar y elevar las estriberas y colocar todo el conjunto del disco trasero.

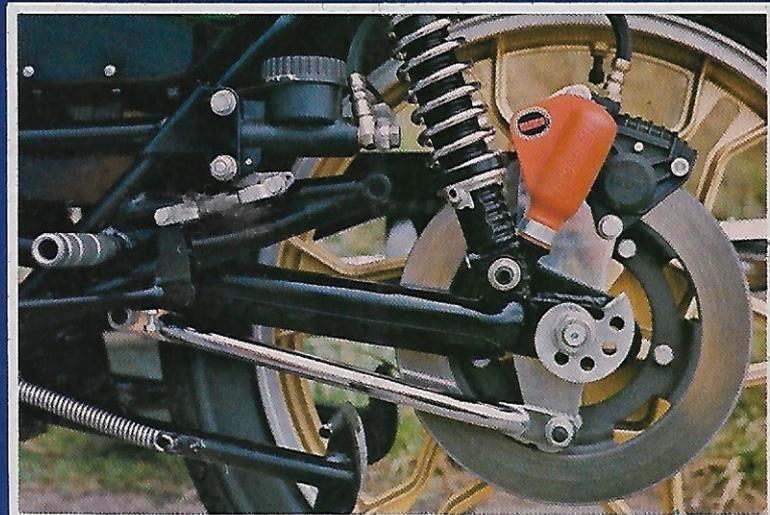
La parte eléctrica queda confiada a un volante Motoplat de 12 vol., un rectificador de la misma marca, y una batería Yuasa de 12 vol-12 ah. La chispa se produce a través de platinos.

El frenado queda garantizado por tres discos Brembo (2 + 1) de 260 mm de superficie de frenado cada uno.

La pieza incorpora doble pistón.

SOBRE LA ROAD: UN MUNDO NUEVO

Para la gran mayoría de aficionados que gustan de la ca-



rrera y en especial de la moto racing, probar la Vento será igual a entrar a un mundo nuevo, nuevo en cuanto a tacto y sobre todo nuevo en cuanto a sensaciones.

Quien de estos moteros, no lleva en su moto algún que otro elemento racing; colín trasero, depósito especial, estriberas modificadas o manillar bajo.

En realidad, Bultaco fue la pionera en este tipo de moto allá por el 69, con su popular Kit America.

Pero todo esto realizado a nivel personal y acoplado elementos sin orden ni concierto sobre una moto que no va destinada a ese uso, no deja de ser una chapuza.

Sentarse en la Vento significa saber lo que sentía Fargas sobre su Ducati oficial hace unos pocos años.

Es en realidad una moto totalmente lista para correr.

En cuanto a posición no se debe modificar nada; excepto al

gre", apercibimos dos importantes sensaciones; la buena manejabilidad en parado (producto del bajo peso del conjunto, menos de 140 kg reales, y su buena disposición de masas) y sobre la extrema facilidad para subir y bajar la moto del caballete.

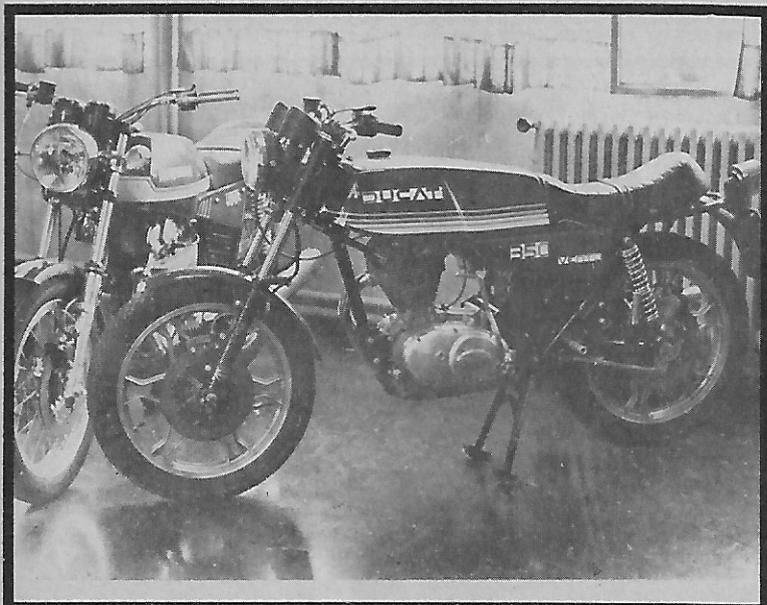
Equipable a una 125 c.c. ¡Hop!, ya, ya estamos sobre la Vento.

¡Pero!, que es esto.

Increíble, que comodidad. Fijaros bien, todos aquellos que veáis una Vento estacionada, en el tipo de recubrimiento que lleva en la cola de tope esta moto.

Es un nuevo material, que particularmente me ha encantado y al que le auguramos un excelente porvenir. Se trata de un tipo de polieuretano que sale de molde en una sola pieza, es decir, no lleva una funda de skay o material plástico y foam en su interior, es todo un bloque.

Cuando llueve no puede entrar agua porque no existen costuras.



La vento, versión turismo. El asiento es bi-plaza y el manillar más alto y cómodo. La opción de los "tranquilos".

primera moto salida de la cadena de montaje.

El motor con 0 kilometros y por lo tanto sin rodaje ninguno.

Todos sabemos, o al menos deberíamos saber, la importancia del rodaje en un cuatro tiempos.

Por lo tanto, en el corto espacio de tiempo que hemos tenido la Vento el motor no ha desarrollado en ningún momento su máxima.

Los primeros 50 km, iba terriblemente "duro". En ningún momento pasó en 5.ª de 6.000 r.p.m.

Más tarde, en Ducati me informarían los propios hombres del departamento de prototipos que han puesto a punto la Vento, que

Detalle de la cadena de montaje de la Vento.

Parece que la cosa va en serio y se prevé en breve una producción de 100 unidades al mes.

ésta necesita un largo período de rodaje.

El aro de engrase necesita por

Al modificar el árbol de levas, los muelles de las válvulas han sido renovados por unos de mayores dimensiones y tarados a más kilos de presión. La culata ha sido ligeramente modificada para albergarlos.

lo menos 1.500 km en "soltarse" y acoplarse al cilindro.

Dejamos la autopista y nos internamos en el macizo del Montseny; el tiempo ha refrescado y amenaza lluvia.

Pronto vamos a tener ocasión de probar algo importantísimo en esta moto: la estabilidad.

No habíamos dicho, que los neumáticos que monta en origen son unos Michelin M 38 en las siguientes medidas, 3,25 x 18 y 4,00 x 18.

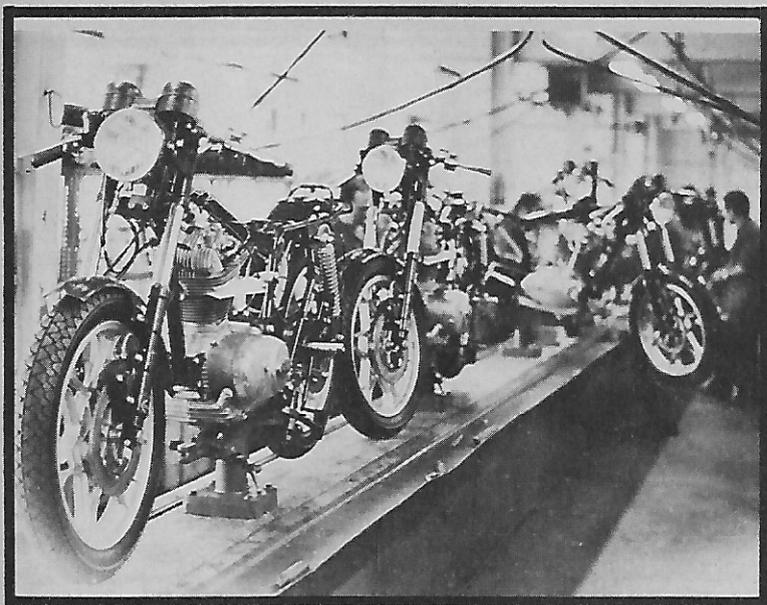
Presión aconsejable 1,8 para el delantero y 1,9 para el trasero.

Tenemos ganas de ir deprisa y la moto invita a ello.

He de confesar que a lo largo de la ascensión a la montaña del Montseny y luego en su descenso bajo un fuertísimo aguacero, no he llegado en ningún momento al límite de su estabilidad.

Se puede definir como una moto absolutamente neutra de reacciones.

Tanto la suspensión delantera como los amortiguadores (ambos Telesco) sobresalen por su extraordinaria efectividad (a pesar que la horquilla delantera, al



A primera vista, parece incluso exagerado la cantidad de "mullido", pero la gran ventaja de este nuevo sistema, es que bajo la presión del piloto se adapta a su anatomía hundiéndose lo necesario.

Al bajar de la moto, el material en pocos minutos vuelve a recuperar su forma inicial.

Repetimos, un sistema que se inpondrá.

¡SILENCIO! ¡ACCION!: SE RUEDA

Ya estamos en marcha. Cambio a la derecha, como en los viejos tiempos y primera hacia arriba.

Primer aviso importante a los futuros clientes de menos de 1,70.

La moto les va a quedar larga. Estriberas muy altas y atrasadas, brazos totalmente estirados y el pecho a menos de un palmo del depósito.

La gente nos mira, todo brilla espectacularmente; las llantas

pintadas en color oro, se mueven con gracia, los discos imponen y el color verde se destaca con fuerza entre los demás vehículos de la ciudad.

Una imagen que hace sólo 2 años entraba dentro del más agradable de los sueños.

Hoy es una realidad que podemos hacer nuestra ¡ya!

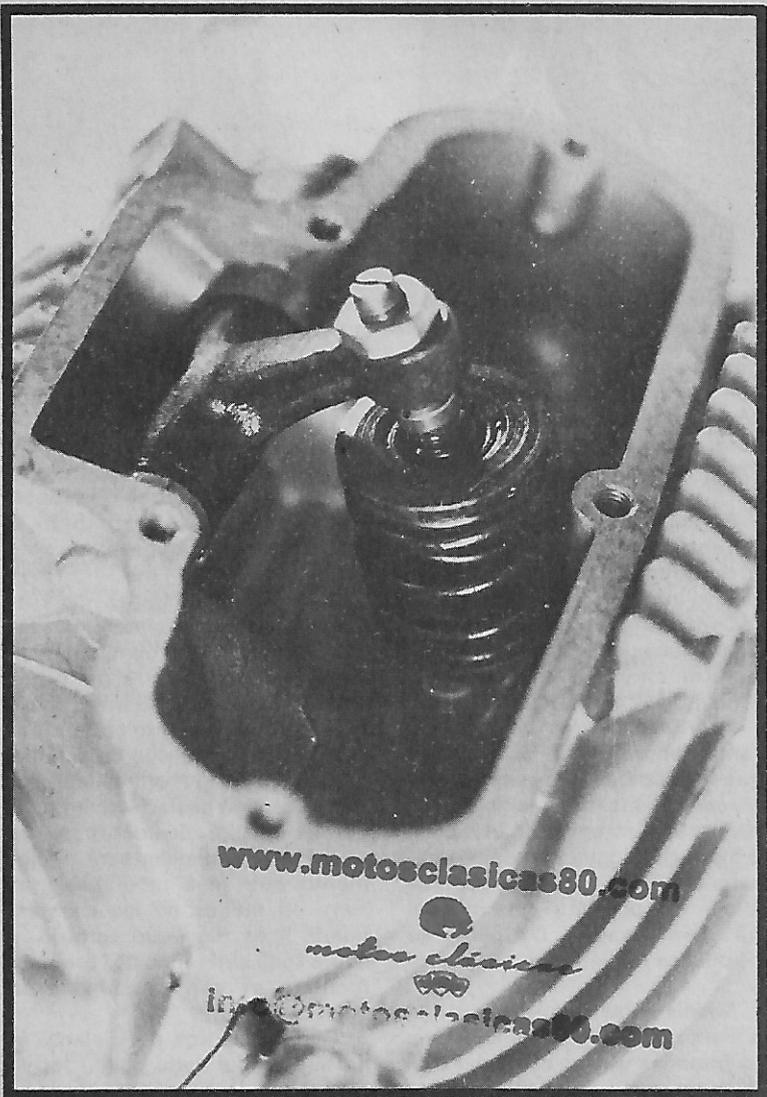
Cuidado a los frenos.

Apenas llevamos dos mil metros recorridos y con las pastillas por adaptar muestran una potencia que nos produce una alegría que recorre la punta de los dedos hasta lo más escondido del cerebro.

¡Tambores lejanos, no volváis! El motor gira tranquilo, típico ruido Ducati aunque el efecto sonoro tiene en la vento otro grado.

Nos dirigimos a la Autopista. Antes de entrar en detalles hemos de ser sinceros.

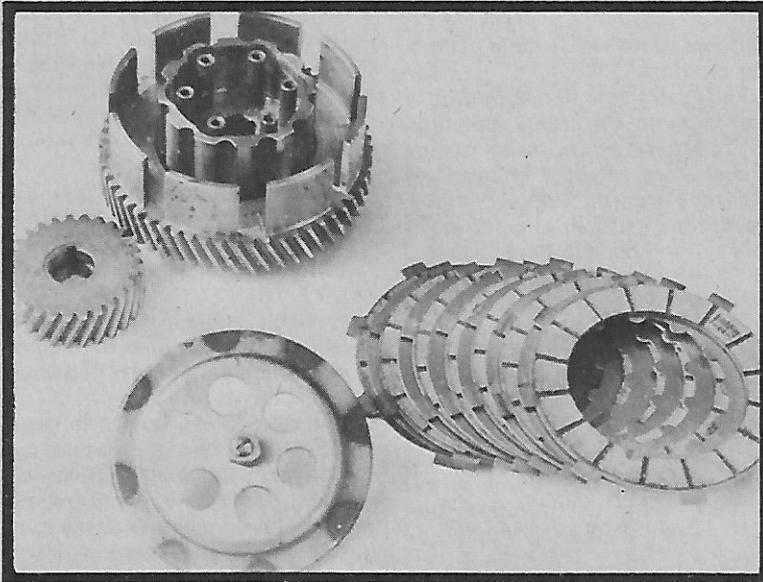
Las pruebas obtenidas en nuestra toma de contacto no pueden ser fieles a la realidad. La premura e importancia del ensayo, nos ha obligado a utilizar la



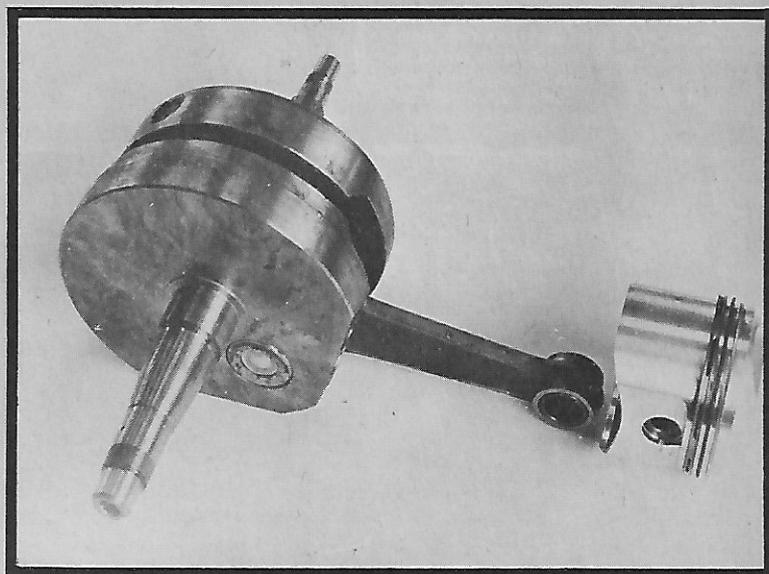
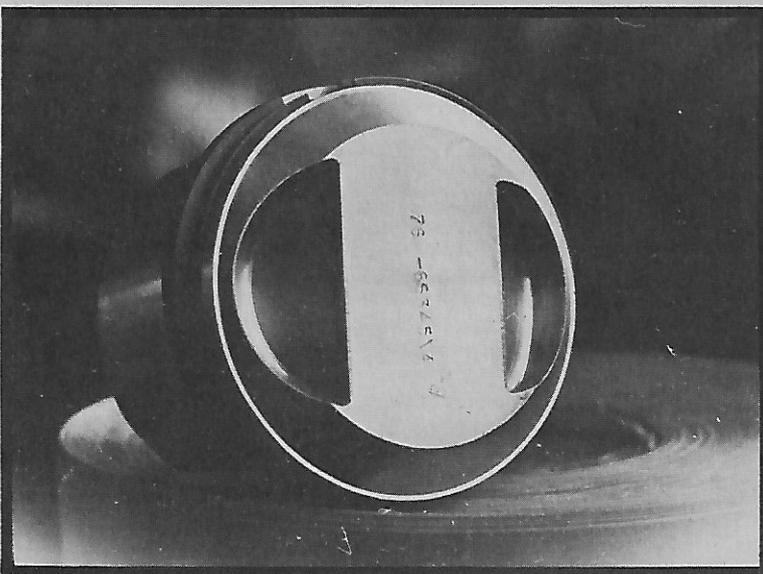
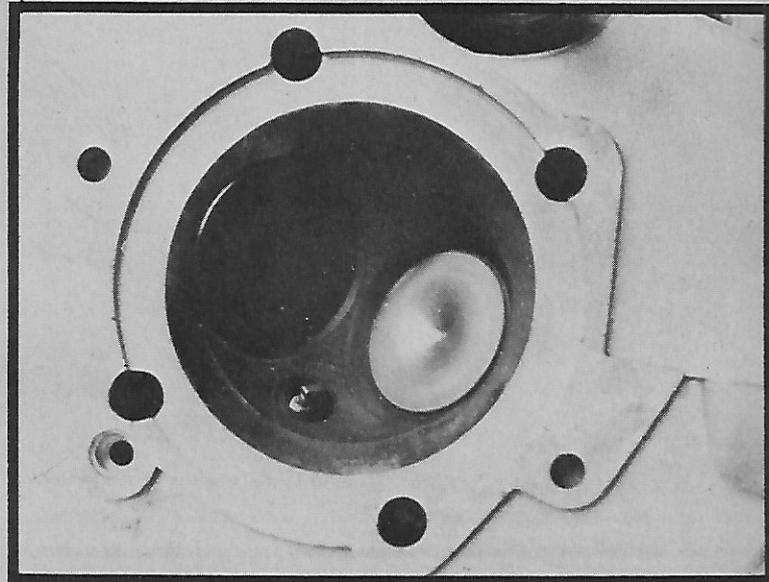
www.motosclasicas80.com

motos clásicas
info@motosclasicas80.com

El embrague es común a la gama Ducati. Lleva siete discos de fibra y 6 de plancha.



Detalle de las válvulas; iguales a las de Road. Se ha considerado conveniente no modificarlas por ser suficientemente grandes.



Detalle de la cabeza del pistón. Obsérvese los grandes encajes de compresión.

También el grupo cigüeñal, biela pistón ha sufrido variaciones importantes para soportar las prestaciones de un motor más brillante. El cigüeñal ha sido rebajado en el asiento de la biela, pues ésta ha sido reforzada en su base. Lleva jaula de agujas y casquillo de bronce en el bulón.

menos en nuestra unidad, trabajaba perfectamente a la compresión pero hacía tope en la expansión). Felicitaciones al equipo de afinaje y puesta a punto de Ducati.

Destaquemos no obstante un defecto a nuestro juicio importante y que merece una revisión.

El selector tiene más recorrido del deseable; ocurre, a mi por lo menos en más de tres ocasiones, de quedarte en punto muerto al introducir una marcha. Ojo a este punto.

Sobre firme irregular, las suspensiones (lógicamente están tardadas algo duras) cumplen a la perfección; en nuestra moto encontramos a faltar el amortiguador de dirección, pero comprobamos que fue un olvido de la fábrica puesto que lo montan de serie.

La posición es perfecta en todo momento, auténticamente racing.

Tal vez el manillar será el elemento que más modificaciones sufre en manos de los clientes; queda lejos, hay que cerrarlo, y sobre todo sería más conveniente montar otro con más ángulo de caída.

Con kilómetros por delante la parte baja del dedo pulgar (en la mano) queda dolorida.

A medida que pasa el tiempo, el motor se va soltando.

En marchas intermedias sube ya con facilidad a 8.000 r.p.m.

A destacar que este motor (siempre hablamos con el motor sin rodaje) saca a relucir su potencia a partir de 6.500 r.p.m. Allí se produce el "estirón".

En este punto el pistoneo típico se convierte en un sonido monacorde y el aire deja de acariciar para golpear el rostro.

Ojo, por que si nos dormimos en un viraje que es de 2.ª "buena" y lo hacemos en 3.ª recortando aparece inmediatamente el enorme cruce de distribución del árbol de levas.

Podemos incluso llegar a ahogar el motor, puesto que a tan bajo régimen el árbol de levas no sincroniza el movimiento de las válvulas de acuerdo a la gasolina que le está entrando.

Esto sólo ocurre en los cuatro tiempos con "casta".

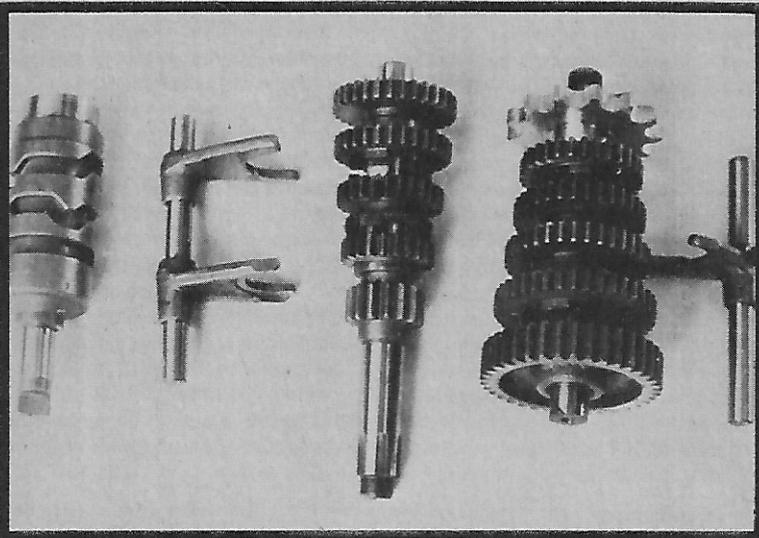
Bajo el agua, jamás vimos comprometida la estabilidad. La frenada viene muy progresiva y eficaz, increíblemente progresiva por tratarse nada menos de dos discos delante.

Repetimos, que la estabilidad es el gran reto que la Vento lanza a su propietario.

De nuevo en la autopista de regreso a Barcelona.

El motor (170 km en sus entrañas) sigue mejorando su comportamiento. A 5.000 r.p.m. (los relojes son bastante exactos y no oscilan en absoluto) del tacómetro, el cuentakilómetros indica 100 km por hora, a 6.000 r.p.m. 120 km hora a 7.000 140 km hora (7.500 en 5.ª fue la máxima que obtuvimos en nuestro ensayo con sólo 170 km en el motor que corresponden a 150 km hora de marcador).

Ducati da como velocidad máxima 172 km hora (quitando un silencioso suplementario que



El cambio es idéntico al de la Road y Scrambler; una relación bastante adecuada y sobre todo con garantía absoluta de durabilidad.

lleva el escape en su parte final).

A tenor de los datos obtenidos, y siguiendo en progresión la cifra puede ser cierta.

Como hemos dicho a 7.000 r.p.m. 140, a 8.000 r.p.m. 160 y a 8.500 r.p.m. máximo aconsejable por la marca, 170 km hora.

Nos consta que el motor de la Vento es brillante, y sobre todo su velocidad máxima está por encima de largo de los 150 km hora.

En breve daremos datos exactos con una moto totalmente rodada.

Ya es de noche, la lluvia sigue acompañándonos, la luz se muestra excelente aunque se hecha a faltar un botón de rafagas ¡imperdonable!

A destacar la mala disposición de la luz ambiente en los relojes del cuadro. Los discos con las lecturas de r.p.m. y kilómetros, están muy separados de la esfera del reloj, la luz se filtra y va directamente a los ojos del piloto. Otro tanto ocurre con el chivato indicador de la luz larga.

El color azul del mismo es muy tenue y también molesta a los ojos.

CONSUMOS: POCO BEBEDORA

La Vento, esperamos de todas formas resultados más concluyentes con una moto rodada, se

Evidentemente, el gran secreto del Vento radica en su árbol de levas. El genio del motor y su capacidad para conseguir esos 168 km/h que anuncia la fábrica nace en el gran diagrama de distribución.

conforma con 5,5 litros a 120 km hora de reloj.

Esto lo comprobamos nosotros.

En fábrica nos aseguran que a fondo jamás ha superado la cifra de los 8 litros a los 100 km.

De ser cierto, se convierte en otro argumento de peso a la hora de comprar.

EL FUTURO DE LA VENTO

Está clarísimo, que la Vento se limita por sí misma a un determinado tipo de cliente, el deportivo.

Ducati, pensando en la gente que gusta también de buenas emociones pero prefiere la conducción clásica acompaña la producción de la Vento con un Kit suplementario de manillar y asiento bipieza, junto con estribas en posición normal.

Por otra parte, parece inminente el anuncio por parte de Mototrans de un suculento proyecto.

LA COPA VENTO

Es muy prematuro para hablar de ella, pero está en la intención del staff al llevarla a cabo.

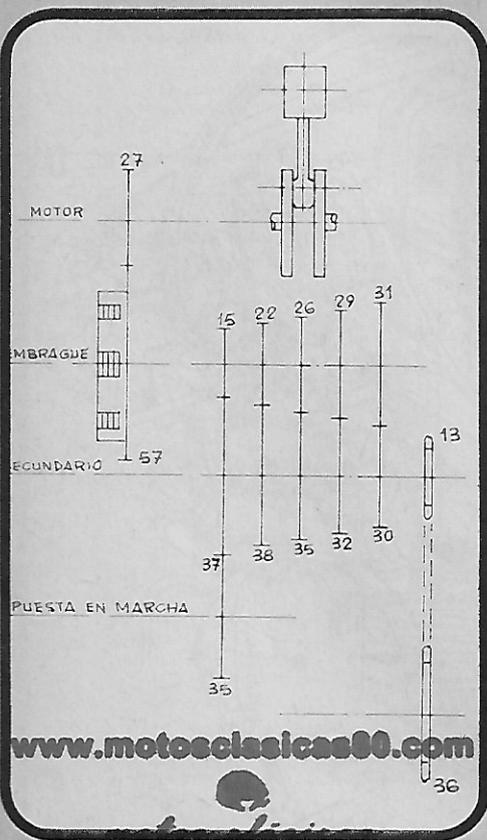
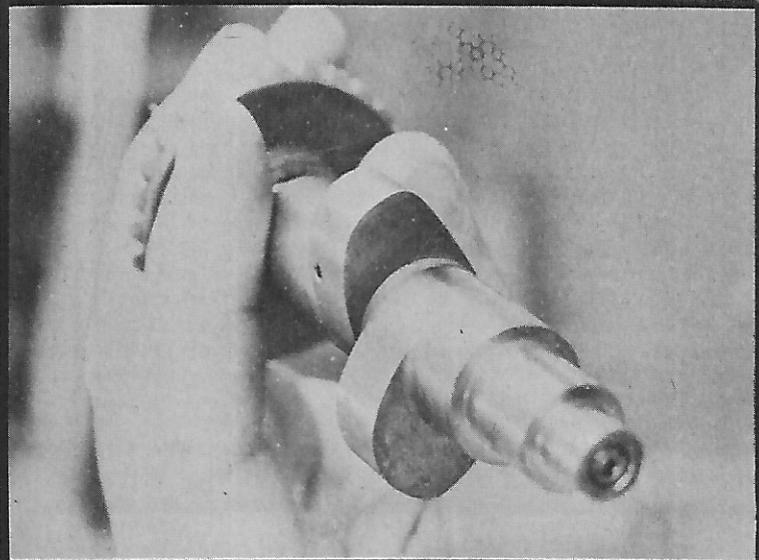
Incluso, sólo es una posibilidad que apuntamos nosotros, podría ser una Copa "open" es decir pilotos Junior de 2.º año y Senior - Inter junto, ¡fantástico!

Lo cierto es que la Vento ya está aquí. Una moto española de carretera que nos llega en un momento importante.

Ya podemos dejar de soñar.

Texto: JAIME ALGUERSUARI

Fotos: J.M.º ALGUERSUARI y JAIME ALGUERSUARI



CARACTERISTICAS

Motor: 4 tiempos. N.º cilindros.: 1. Diámetro-carrera: 076 x 75 mm. Cilindrada: 340,2 cm³. Relación de compresión: 10:1. Potencia SAE eje motor HP: Potencia DIN eje motor HP: 28,8/8.050 r.p.m. Par máx. DIN: kgm 8,4/5.900 r.p.m. Consumo litros 100 km: 5. Velocidad máx. (con suplem. silencioso): 154 km/h. Velocidad máx. (sin suplem. silencioso): 168 km/h. Bujía Bosch W-240 T-1 = Champión L-86 Bateria: VUASA 12V-12AH. Alternador a volante magnético: 12 V. Escape con silencioso y suplemento Distancia entre ejes ruedas: 1.370 mm. Rueda delantera: 3,25 x 18". Rueda trasera: 3,50 x 18". Presión neumáticos (Atm.): D. 1,8, T. 1,9. Diámetro discos freno del. y tras.: 260 mm. Horquilla delantera telehidráulica especial Amortiguadores hidráulicos doble efecto Peso en vacío: 141 kg. Peso motor: Capacidad aceite en cárter: 2,5 l. Capacidad depósito gasolina: 16 l. Embrague: Discos en baño de aceite. Engrase: Forzado por bomba a engrajes.

Distribución: Eje de levas en cabeza. Refrigeración: Aire. Trans. prim.: Engranajes helicoidales. Rel. prim.: 1:2,19. N.º marchas: 5. Rel. cambio: 2,46-1,73-1,35-1,10-0,97. Trans. secundaria: Cadena. Rel. secundaria: 1:3.

BASTIDOR

Tipo: Cuna simple abierta. Susp. del.: Tele-hidráulica. Susp. tras.: Tele-hidráulica. Neumático del.: 3,25 x 18". Neumático tras.: 4,00 x 18". Lianta del.: 2/1,85-18"/36. Lianta tras.: 3,25 x 18". Freno del.: Doble disco 230 mm diám. Freno tras.: 200 mm diám.

VEHICULO

Altura máx.: 1.030 mm. Distancia entre ejes: 1.370 mm. Longitud total: 2.010 mm. Altura sillín: 750 mm. Anchura máx.: 530 mm. Peso (orden marcha): 120 kg. Velocidad máx.: 160 km/h. Capacidad depósito: 16 litros.

CURVA DE POTENCIA			
R P M.	HP RUEDA	HP MOTOR	PAR MOTOR
8 400	26.6		6.65
8 050	28.8		7.7
7 550	27.6		7.9
7 000	26.7		8.22
6 450	24.4		8.1
5 900	23.1		8.4
5 400	20.7		8.34
4 850	18.3		8.1
4 300	15.4		7.7

FASE DISTRIBUCION ± 5° - EJE DE LEVAS: 0615.29.010	
A.A. - 72° antes PMS	CA. - 100° despues PMI
A.E. - 98° antes PMI	C.E. - 80° despues PMS
Regulación de control entre válvula y balancín 0.1 mm	
ENCENDIDO ± 2°	
TIPO Avance fijo 2.5°-4°, variable 26°, Total 28°30'± 30° a 3000r.p.m	
CARBURADOR - 0725.92.705	
Marca Dellorto, tipo PHF 32 AS, Surtidor min 55, máx 140, Emulsor AB-265, Aguja K-3 punto central	

www.motoclasicas80.com

 info@motoclasicas80.com