

# MOTOS DE LEYENDA

## Ducati Darmah Sport 900



# RELACIONES DIFÍCILES

**LAS DUCATI DE LA VIEJA ÉPOCA, ANTES DE QUE LOS HERMANOS CASTIGLIONI TOMASEN EL CONTROL DE LA LEGENDARIA MARCA DE BOLOGNA, TENÍAN MUCHA PERSONALIDAD, PERO ESTABAN PLAGADAS DE PEQUEÑOS PROBLEMAS QUE HACÍAN DIFÍCIL CONVIVIR CON ELLAS. COMO EN UNA RELACIÓN DE PAREJA DIFÍCIL, LAS BRONCAS Y LAS RECONCILIACIONES ERAN CONSTANTES...**

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

Roland Brown

Fotos: Oli Tennent

Adaptación: Ernest Ribé



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

**N**o hay ninguna prueba escrita de las que hacemos en esta sección o ensayos y comparativos normales que pueda darte una idea exacta de lo que es convivir con una moto, pero esta Ducati Darmah Sport me lo resumió muy bien en pocos minutos.

Hubo un momento en que la moto se negó a cooperar con mis intenciones de rodar con ella, haciendo falsas explosiones y tosiendo, porque resultó que tenía agua en sus carburadores, mientras yo mantenía abierto el puño de gas en un tramo despejado.

Pero a la Darmah acabas perdonán-

doselo todo porque tiene una personalidad que solamente una pura sangre italiana puede poseer. Cuando, después de reducir a causa del tráfico, unos minutos más tarde, encontré un hueco para lanzar, la Ducati se lanzó hacia adelante con una gran aceleración y un escape saliendo de los escapes que me recordaba un tiroteo de una película de guerra. Luego la Ducati trazó una curva a 90 grados con una estabilidad que hoy en día es común, pero que ninguna de sus rivales finales de los setenta hubiese podido igualar. Entonces me di cuenta de los motivos por los que, en sus buenos tiempos, la Darmah se hizo con una buena fama entre muchos motoristas, a quienes las prestaciones y el estilo de la gran bicilindrada V a 90 grados compensaban de sus problemas, que no eran pocos.

Cuando la Darmah iba bien, iba bien, además era bonita, rápida, con buen motor, buena estabilidad y práctica. Cuando iba mal era un petardo: cara de mala amiga de visitar el taller y siempre se necesitaba aceite a menos que se estuviese constantemente cuidando de ella.

Cabrearse con la moto por un pro-

ma como el que tuvo con ella era de lo más típico, perdonarla al cabo de unos kilómetros, también. Así era la vida cuando se compartía con una Darmah.

## UN POCO DE HISTORIA

La Darmah fue presentada en 1977, era la sucesora de las 860 GT y GTS, unas motos de turismo que no habían conseguido igualar el éxito de la primera esbelta y rápida 900 SS (Super Sport). Cuando se vio por primera vez, en el Motor Show de Bologna de 1976, la Darmah llamó mucho la atención, gracias al impactante diseño de Leo Tartarini, jefe de Italtel y antiguo piloto de pruebas de Ducati. La Darmah tenía un aspecto mucho más moderno que sus predecesoras, y esto se debía, en gran parte, a su depósito de gasolina, de formas redondeadas, que se fundían armoniosamente y con gracia con las del asiento, tapas laterales y precioso colín.

El nombre de esta moto proviene del de un tigre que aparecía en unos famosos libros infantiles italianos y, al contrario de los modelos GT y GTS, incorporaba la dis-

tribución Desmodrónica, igual que la mítica 900 SS, que ya se había convertido en un importante argumento de ventas para Ducati. La primera Darmah utilizaba los mismos árboles de levas y unas culatas similares a las de la más deportiva 900 SS, pero su motor, de 864 c.c., no estaba tan apretado.

Sus carburadores eran Dell'Orto de 32 mm, en vez de los de 40 mm que llevaba su pariente más deportiva, y respiraban a través de filtros de aire convencionales. La relación de compresión permanecía inalterable, a 9,5:1, pero el limitador de la Darmah actuaba un poco antes, a 7.800 rpm. Utilizaba un cigüeñal normal, no uno reforzado como el de la 900 SS, y sus escapes eran de volumen y eficiencia razonables, no como los tremendamente escandalosos Conti que montaba la verdadera 900 SS.

El diseño del chasis estaba basado en el de la 860 GT, multitubular en acero, mientras que las horquillas eran Ceriani o Marzocchi, mientras que los frenos eran Brembo, de disco. El basculante se modificó para montar un dis-

co similar, en vez del tambor de la GTS. Una mejora muy importante fue la adopción de equipo eléctrico de Bosch, Nippon Denso y Lucas, en vez de los elementos italianos, poco fiables, que se habían montado hasta entonces.

La Darmah original atrajo a muchos motoristas por su combinación de estilo y colorido, su sólida estabilidad, típica de las Ducati, y las prestaciones de su motor Desmodrónico bicilíndrico, pero aún existía una

demanda para una moto con un carácter Ducati aún más pronunciado. Por eso, en el Salón de Bologna de 1978 se pudo ver la nueva Darmah,



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

motos clasicas  
80

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

negra y dorada, en vez de roja y blanca, mucho más importante, con escapes escandalosos y carburadores de 40 mm, casi como la 900 SS.

Aunque la nueva moto, conocida como la Darmah Sport, no tenía unas prestaciones mucho mayores, en parte porque en Ducati no se preocuparon de aumentar los conductos de admisión de las culatas para que coincidiesen con los carburadores más grandes, definitivamente tenía un tacto más deportivo.

## EN MARCHA

Diecinueve años más tarde, cuando apreté el botón para poner en marcha el motor -en la 900 SS había que dar una patada- me alegró mucho volver a oír el tronar del gran bicilíndrico en V, pero me disgustó el ruido del bendix automovilístico con el que actuaba (y también fallaba algunas veces) el arranque.

En algún momento de la vida de esta unidad de pruebas para SM30 sus escapes habían sido reemplazados por unos idénticos en aspecto y sonido a los Conti clásicos, y tenía un cuentakilómetros casi nuevo que marcaba menos de 500 km. Todo lo demás era original, sin haber sido restaurada y con unos cuantos desperfectos cosméticos. Su condición general era buena, considerando que las pruebas de cuando se puso a la venta la moto ya se quejaban de pintura irregular, cromados de mala calidad y de que la fundición utilizada para los bajos del motor tenía tendencia a la corrosión.

Incluso el nuevo sistema eléctrico daba problemas, pero muchos probadores se mostraban encantados por las prestaciones de la Darmah y después de todos estos años soy perfectamente capaz de entenderles. No era una moto especialmente rápida, ni siquiera situándola en su tiempo, pero tenía un buen tacto, con mucho par motor. A pesar del problema de carburación que tenía esta moto, arrancó bien, mantenía el ralentí y salía bien, aunque el motor girase a pocas vueltas, brincando hacia adelante en tercera y 5.000 vueltas, con una aceleración que te permitía ir razonablemente rápido.

La potencia bruta y la velocidad punta no fueron jamás los puntos fuertes de la Darmah. Su potencia venía a ser de unos 60 caballos a 7.000 rpm, aunque Ducati no dio jamás unas cifras precisas, lo que no era nada especial a finales de los setenta, y su modesta velocidad punta de cerca de 180 por hora se quedaba muy lejos de los 210 que podía conseguir su pariente, la 900 SS. Era más turística, tenía a su favor una entrega de potencia más amable y ser capaz de mantener una velocidad de cruce de 140 km/h., sin esfuerzo. Disponía del sonido y buena parte del tacto de la Super Sport, pero era más fácil convivir con ella por su posición de conducción racional.

Sin embargo la Darmah estaba muy lejos de los niveles de fiabilidad alcanzados por las motos japonesas o la primera 900 SS gris plateada. Si se mantenía un rato a velocidad elevada el motor acababa pringado de aceite y el mantenimiento, especialmente de la distribución Desmodrónica, era complicado. Esta moto

me recordó también lo mal que iba la Darmah en ciudad. El embrague tenía ya sus años, y la caja de cambios poseía un funcionamiento tan pobre que hacía que encontrar el punto muerto fuese prácticamente imposible, aunque sospecho que ya iba tan mal cuando era nueva.

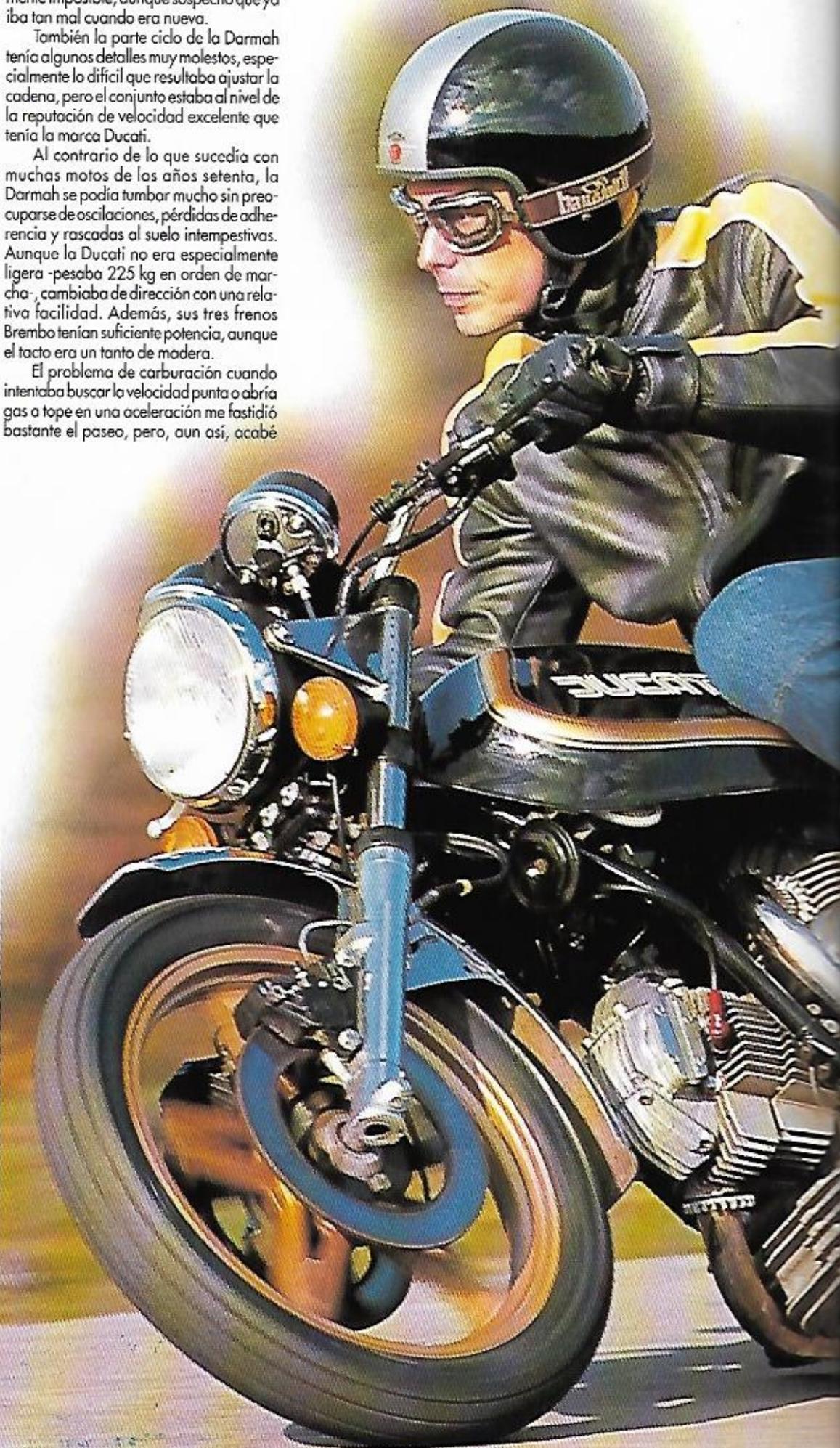
También la parte ciclo de la Darmah tenía algunos detalles muy molestos, especialmente lo difícil que resultaba ajustar la cadena, pero el conjunto estaba al nivel de la reputación de velocidad excelente que tenía la marca Ducati.

Al contrario de lo que sucedía con muchas motos de los años setenta, la Darmah se podía tumbar mucho sin preocuparse de oscilaciones, pérdidas de adherencia y rascadas al suelo intempestivas. Aunque la Ducati no era especialmente ligera -pesaba 225 kg en orden de marcha-, cambiaba de dirección con una relativa facilidad. Además, sus tres frenos Brembo tenían suficiente potencia, aunque el tacto era un tanto de madera.

El problema de carburación cuando intentaba buscar la velocidad punta o abría gas a tope en una aceleración me fastidió bastante el paseo, pero, aun así, acabé

impresionado por la manera en la que se combinaban el encanto y la estabilidad de la Ducati sin dejar de ser una moto práctica. El asiento, de escaso tapizado, era más

cómodo de lo que parecía, y la posición de conducción, con el tronco vertical, era muy adecuada al tipo de conducción que requería la Darmah.



## PUNTO FINAL

Todo esto no impidió que Ducati modificara esta moto en 1979 para dar paso a la Darmah SS, que tenía medio carenado, la posición de conducción mucho más agresiva y el mismo motor con las especificaciones de la 900 SS de color negro y carburadores con filtro, que nunca pudo sustituir en el alma de los auténticos ducatas a la verdadera SS gris plateada. A partir de la primavera de 1979, la versión básica de la Darmah sin carenado se vendió con el motor de la SS, más potente. Por agradecimiento, también se le montaron silenciosos más restrictivos, de Lafronconi o Ventum, y al año siguiente se le bajó la potencia al volver a montar carburadores Dell'Orto de 32 mm.

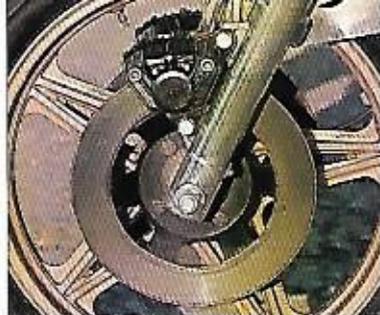
Pero al llegar este momento, las ventas de la Darmah, que inicialmente habían crecido prometedoras, ya se habían hundido y no se reactivaron cuando, en 1982, Ducati introdujo una versión completamente nueva, pintada de color rojo oscuro, con carenado y maletas a juego. Ducati tenía severos problemas financieros, y en junio

de 1983 anunció que cesaba la producción de motocicletas para concentrarse en fabricar motores que iban a ser montados en las motos Cagiva.

Después de su alianza con Cagiva, Ducati siguió fabricando motos deportivas, tratando de volver a reclutar a algunos de sus fieles seguidores, apareciendo máquinas como las 900 S2 y la Mille Hailwood Réplica, ambas con distribución Desmo por piñones cónicos, y las nuevas Pantah 500, con el árbol de levas accionado por cadena dentada. Pero en el nuevo estado de cosas no había sitio para la Darmah y no es muy difícil entender las razones.

Con la reciente 944 ST2, que se construye con una maquinaria moderna que ha requerido una fuerte inversión norteamericana (Texas Pacific Group), al fin Ducati ha demostrado ser capaz de fabricar una buena moto turístico deportivo, pero, entonces, las Ducati tenían demasiados problemas, a veces pequeños, aunque siempre molestos.

En aquellos días, las bicilíndricas de Ducati eran rápidas y bonitas, pero no tenían suficiente control de calidad para convertirse en un éxito de ventas.



Los discos delanteros Brembo frenaban bien, pero su tacto sigue siendo bastante rudo.

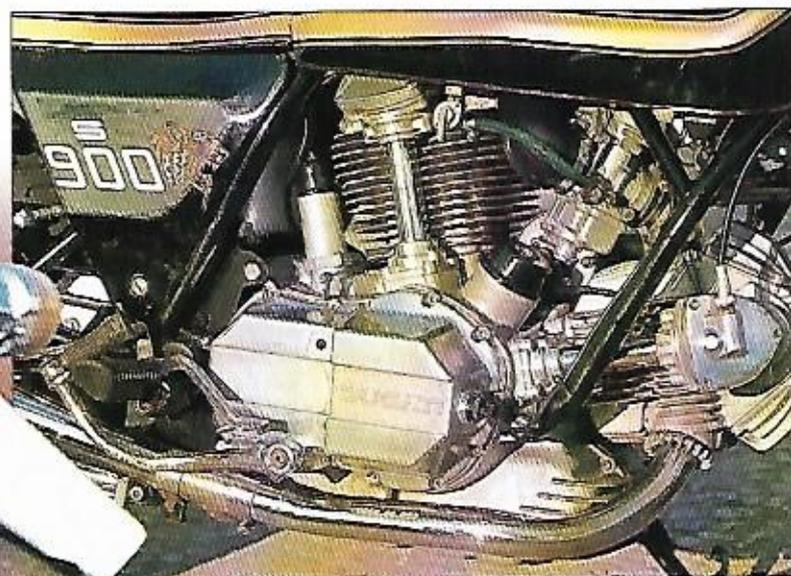
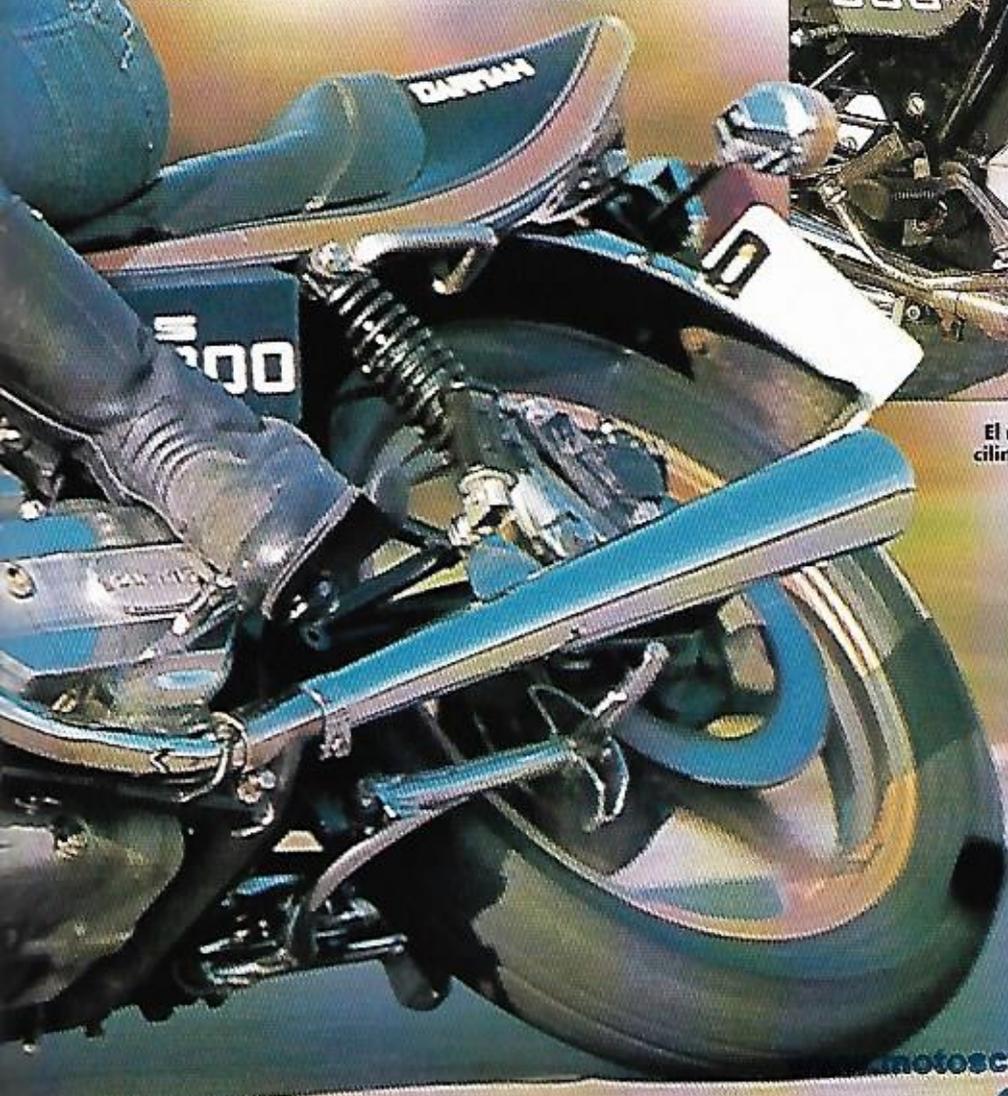


En los setenta Ducati comenzó a montar piezas japonesas... como el instrumental.

## FICHA TÉCNICA

Tipo de motor	Bicilíndrico en V-90° refrigerado por aire
Distribución	Desmodrónica con árbol de levas en culata, accionado por eje con piñones cónicos. 2 válvulas por cilindro
Diámetro x carrera	86,0 x 74,0 mm. x 2
Relación compresión	9,4:1
Carburación	Dos Dell'Orto de 40 mm
Potencia declarada	60 CV a 7.000 rpm
Cambio	De cinco relaciones
Transmisión	Por cadena
Sistema eléctrico	Batería de 12 V. Faro de 60/65 W
Chasis	Multitubular de acero
Basculante	Tubo de acero redondo
Suspensión delantera	Horquilla telescópica Marzocchi, sin ajustes
Suspensión trasera	Dos amortiguadores Marzocchi, ajustables en precarga de muelle
Freno delantero	2 discos Brembo 280 mm, con pinza dos pistones
Freno trasero	1 disco Brembo 280 mm, con pinza dos pistones
Neumático delantero	Continental TKV11 100/90 x 18
Neumático trasero	Continental TKV12 120/90 x 18
Distancia entre ejes	1.550 mm
Altura del asiento	813 mm
Capacidad del depósito	19 litros
Peso orden marcha	225 kg (con 5 l. de gasolina)

*Como en todas las italianas de la época, se debía cuidar constantemente para mantenerla en forma...*



El motor 2 cil. V-90° 4T Aire Desmo 50HC 4 válvulas (dos por cilindro) tenía una aceptable potencia y gran par, pero no era demasiado fiable y había que estar siempre cuidándolo.



2 amortiguadores, disco de 280 mm. y unos ruidosos "silenciosos" copia de los Conti originales.

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

motos clasicas

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