

ENSAYO DUCATI 250 ROAD 77:

BARATA, AHORRADO



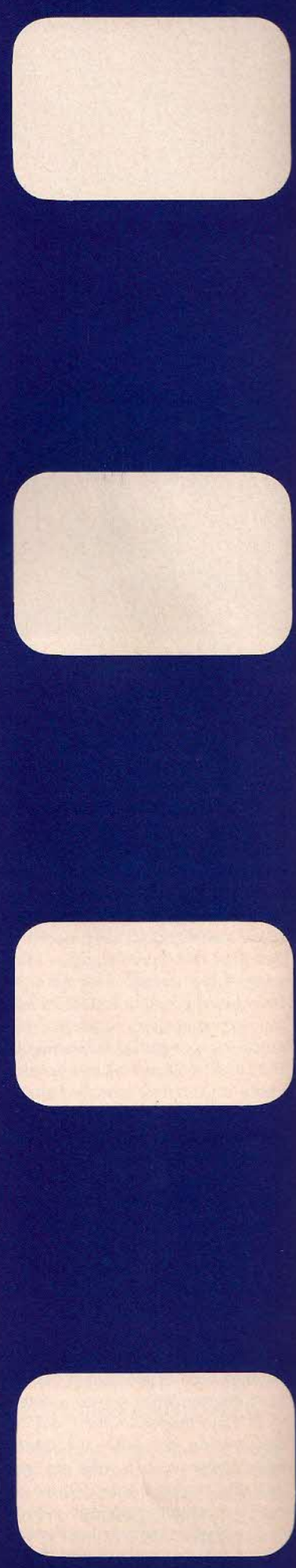
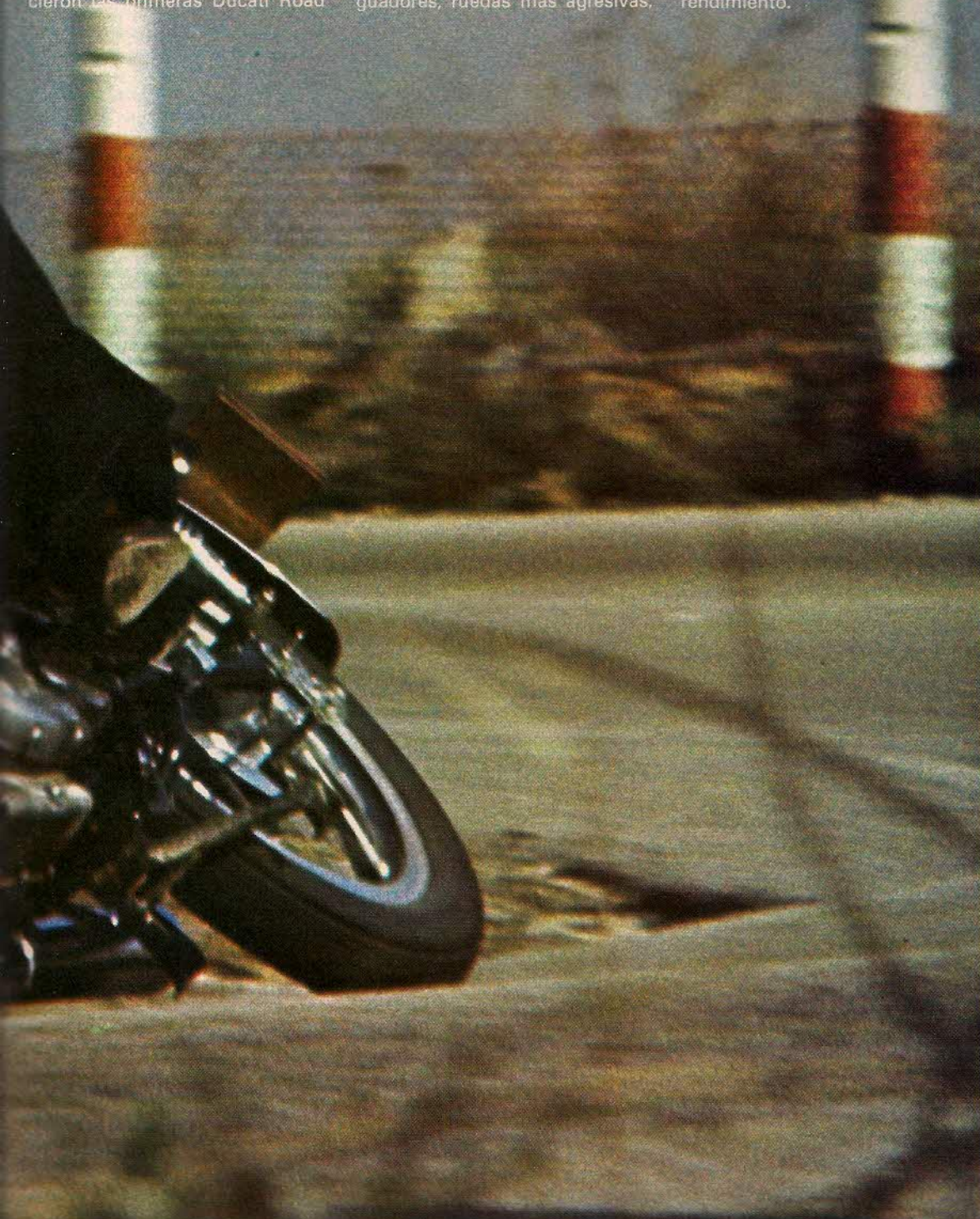
RA Y POPULAR

Hacer un ensayo a estas alturas y en estos tiempos de una Ducati 250 puede parecer extraño y chocante, especialmente cuando dicho modelo parecía haber caído en el olvido dejando paso a sus hermanas de la "nueva generación", mucho más sofisticadas y atractivas. Estamos hablando de la Vento, la Forza y, por qué no, de la 500 Twin.

Cuando hace unos años aparecieron las primeras Ducati Road

250, muchos ojos se volvieron hacia aquellas máquinas. La moto de carretera estaba inmersa en un período de estancamiento y los amantes del cuatro tiempos tenían ganas de jubilar aquellas "buenas viejas" 200, De Luxe y semejantes. La Road parecía una moto "grande". Básicamente conservaba el mismo chasis que la De Luxe, pero aparecía con nuevas horquillas, nuevos amortiguadores, ruedas más agresivas,

un nuevo faro, nuevo escape, depósito y muchos detalles más, que hizo de ella la única solución para los deseosos compradores de una moto de carretera. Además, había un argumento todavía más poderoso y convincente que no dejaba lugar a dudas a la hora de decidirse a firmar las "letras" en la tienda de la esquina: era un cuatro tiempos, y por lo tanto sinónimo de poco consumo y gran rendimiento.





Con el tiempo vinieron los problemas. El primero de ellos era esencial a la hora de coger la carretera y disponerse a tragar "millas". Aquella moto que en un principio parecía idónea, era un "híbrido" que servía para todo en general y para casi nada en particular. Es decir, había que "reconstruirla" de forma que sirviera para lo que nosotros deseábamos que sirviera. Fuera manillar alto, fuera neumáticos, más apropiados para Dirt-Track que para otra cosa, fuera depósito de ocho litros, fuera guardabarros delantero, que ensuciaba más que tapaba, fuera irrisorias lámparas de 6V 25 Watios con las que apenas podía uno indicar que se hallaba al menos intentando encontrar la cuneta de la carretera, fuera, fuera...

Era una cadena que no acababa nunca. Sin embargo, una vez completada la "obra" aquella Ducati ex-Road era la mejor Ducati que se podía encontrar y su propietario no la cambiaría por nada del mundo. Entonces venía la segunda parte: el motor. Creo que el mejor piropo que podríamos soltarle sería éste: "Nunca tantos, aprendieron tanto de tan poco."

El viejo monocilíndrico, con su distribución por árbol y piñones helicoidales, que a más de uno nos ha hecho perder horas de sueño intentando ponerlo a punto, haciendo coincidir las marcas de los piñones para que la distribución esté bien reglada, o la novatada, la primera vez al intentar

aflojar una tuerca girándola hacia la izquierda, cuando en realidad era de rosca a izquierda y lo que hacíamos era apretarla... Nadie que disponga de un dos tiempos, podrá sentir la satisfacción, después de haber desmontado y vuelto a montar un motor como éste, de comprobar que se pone en marcha a la primera patada. Es un motor con LOGICA y por lo tanto debe funcionar. Creo que a pesar de los, a veces incontrolables, ruidos de distribución, nadie que aprecie el cuatro tiempos puede mirar su Ducati con odio. Ha sido una de las mejores escuelas para los que, sin poder, hemos tenido una moto de carre-

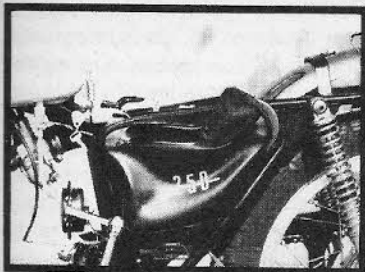
El amplio manillar es a todas luces poco racional, especialmente para viajes por carretera. Ducati sin embargo lo cambia a la hora de comprar la moto, si el cliente lo pide y sin recargo alguno.

El asiento con un nuevo tapizado sigue resultando incómodo en largos viajes, especialmente para el conductor.



A pesar de lo que a simple vista puede parecer, el chasis de esta moto es la derivación directa (prácticamente es el mismo) de las 250 De Luxe, y por tanto de la 24 Horas. Se aguanta lo indecible y con unos neumáticos racionales, y las suspensiones traseras algo duras, además del aceite más denso en las horquillas delanteras, la estabilidad es realmente buena.

tera... con válvulas y balancines. Muchos han aprendido mucho de ella, por afición, por necesidad, pero están ahí, en la calle, en las concentraciones, en la carretera y

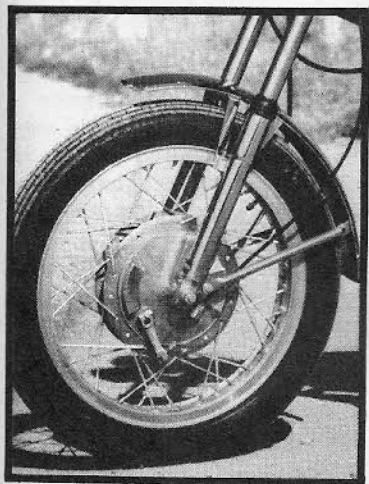


Las tapas "laterales" siguen sin ser lo que debieran. De "skai", sólo sirven para cubrir la batería y albergar la "bolsa" de herramientas completamente al alcance de los "cacos". Poco hubiera costado instalar las tapas laterales metálicas de la 350, de las que indudablemente debe haber un "stock" suficiente en fábrica.

Y arriba a la izquierda, la mal colocada llave de contacto. Un punto a corregir, fácil de realizar, y que ahora con el nuevo conjunto de relojes ofrece entre ambos un lugar idóneo y de fácil acceso. Es cuestión sólo de hacer un taladro.

El filtro de aire, también de fácil acceso a cualquiera que le guste quedarse con lo de los demás, es de cartucho recambiable y ofrece un discreto ruido de admisión, aunque en verdad, hay que "pasar" de ruidos en esta moto.

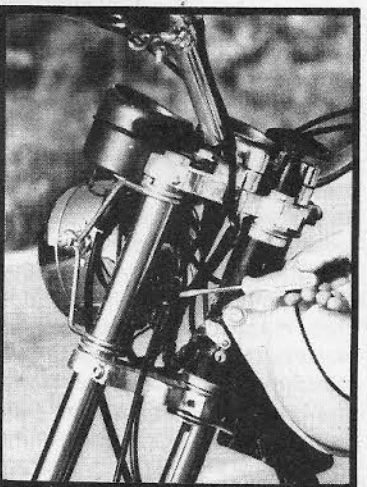
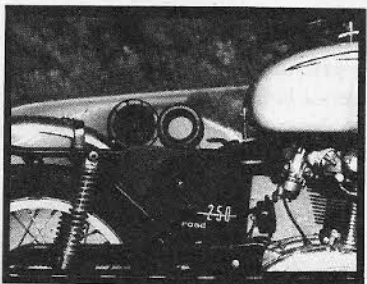
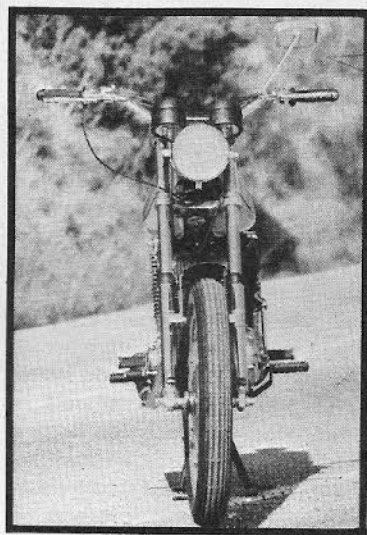
forman parte ya de nuestra historia, también por necesidad. Si hubiésemos podido disponer de las motos que nuestros vecinos franceses tienen, probablemente, el



El tambor delantero tiene una buena frenada. Sin embargo, ésta no es modificable por culpa del contacto de la luz de stop que se lleva toda la "energía" de la mano sobre la maneta del freno.

motor Ducati 250 sería desconocido para muchos de nosotros, y sólo quedarían en el recuerdo aquellas impresionantes cafeteras que respondían al nombre de 24 Horas.

Pero tal como declámas al principio, una nueva generación



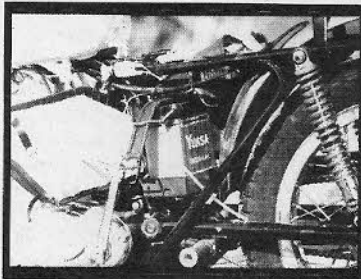
de Ducati se abrió paso entre el cada día más creciente mercado español. Las chapuzas, arreglos y "reconstrucciones particulares" ya no tenían lugar en las nuevas máquinas. Hasta un arranque

eléctrico venía a sumarse al capítulo de novedades y mejoras introducidas. Parecía que la Road había muerto, y con ella el motor, para mí el mejor de todos, de la 250.

EVOLUCION DENTRO DE UN ORDEN

Cuando un día vimos, así a lo lejos, el modelo de nuestro ensayo, creímos, por un momento, que Ducati había decidido por fin

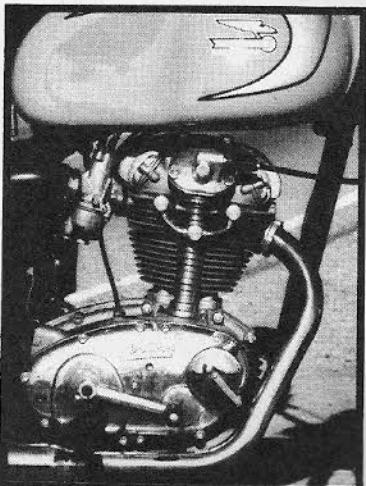
La moto vista de frente. Todo sigue igual menos el neumático delantero. Un Pirelli rayado de 3.25 x 18.



La batería, de 12V. 12 Amperios es suficiente para toda la instalación eléctrica. Lo que hay que cambiar es la óptica del faro. Sólo así conseguiremos un campo luminoso más amplio.

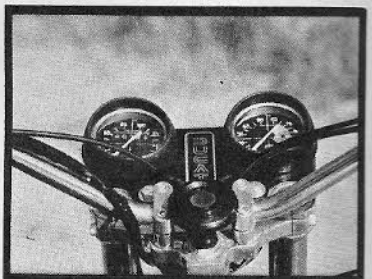
vestir la Road con el único traje que realmente le va: el de carretera. El depósito grande, de 15 litros, así al menos lo daba a entender y pensamos que de algo había servido el trabajo "artesa-

Por detrás, el guardabarros cromado y el neumático más pequeño que en los modelos anteriores (Pirelli 3,50 x 18).



El motor, aunque ruidoso de distribución, es un "tractor" nato y bien rodado que hace de esta moto una magnífica rutera, especialmente con un piñón de salida de 16 dientes.

nal" que cada uno de nosotros habíamos hecho en nuestras Ducati particulares. Sin embargo, vista de cerca, comprobamos la realidad. Sólo había cambiado el depósito; nada más. Pero desde luego, algo evolucionado sí se veía. Al menos se parecía más a una moto de carretera. Guardabarros (los mismos que la contigua) cromados, el asiento con un nuevo tapizado y los relojes —¡ya era hora!— iguales que los que llevan sus hermanas mayores. Algo es algo. Muchos años han sido necesarios para que esas pequeñas cosas hayan ido evolucionando pero, al menos, esta nueva versión de la Road ofrece ya un



Lo más atractivo de esta moto, los relojes, heredados de sus hermanas mayores y que al menos le confieren mayor seriedad a la vez que contribuyen a mejorar la estética de esta máquina. Sin embargo, el velocímetro carece de cuentakilómetros parcial.

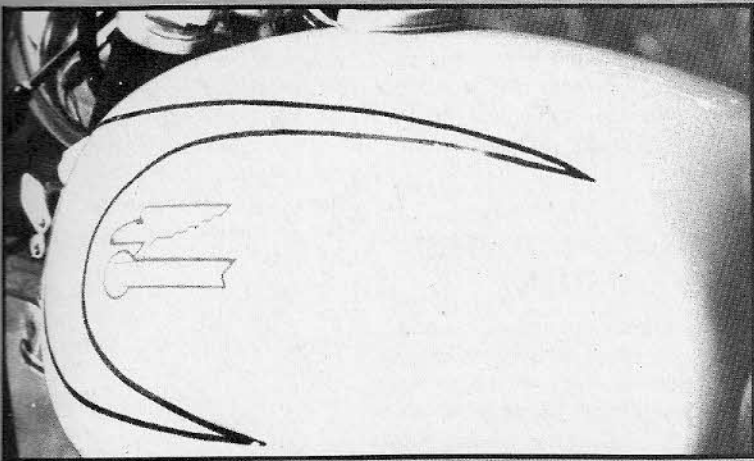
aire más definido. Incluso se han cambiado los neumáticos. Los "dirt-track" han dejado paso a un Pirelli esculpido de dimensiones 3.50 x 18 detrás y 3,25 x 18 rayado delante. Y bien, se preguntará más de un mientras ojea cualquiera de las listas de precios de cualquiera de las motos nacionales: ¿Todo esto vale la pena?

La respuesta no tiene alternativa: sí, sin lugar a dudas. A lo largo de este ensayo veremos cómo es en el fondo esta Ducati y que con unas cuantas modificaciones que no cuestan dinero podemos tener una muy buena rutera por el precio más bajo que se puede pagar por una moto nacional de carretera: ¡¡124.000 pts.!!

ABAJO LOS MANILLARES, ABAJO LAS SUSPENSIONES...

Hay dos cosas que sin haber probado la moto, pero respaldado por muchas horas de carretera, no sólo aconsejan sino que obligan a cambiar: **EL MANILLAR.**

Cuando aparecieron los primeros modelos Road, todas llevaban el manillar a "lo americano". A



EL DEPOSITO

Indudablemente es la gran figura de esta moto. Este nuevo depósito (que en realidad es tan viejo casi como la idea del motor monoárbol de Ducati) ofrece por fin la posibilidad de hacer casi más de 300 kilómetros sin que tengamos que preocuparnos por el continuo repostaje a que nos tenía acostumbrados el otro modelo. En un principio pensamos que las vibraciones, que las hay pero no alarmantes, se transmitirían al depósito. Pero los silent-blocks colocados en los puntos de sujeción a la

pipa de dirección y la espuma sobre la que se apoya le hacen ignorar totalmente dichas vibraciones.

El punto negativo de este depósito, como el del resto de las Road antiguas, es el tapón. De cierre tipo bayoneta, no llega a cerrar hermético con lo que con el depósito a tope, la gasolina no encuentra dificultad para salir al exterior. En el mercado de accesorios hay buenos taponeros, más herméticos que éste y que por un precio moderado nos ahorrarán el verter el líquido más costoso y preciado de nuestro motorizado siglo XX.

todas luces era incómodo y más de uno se acostumbró a él, más por pereza de cambiarlo, que por otra cosa (uno normal, plano, no vale más de 150 ptas. en una tienda de accesorios). El cambio que sufre esta máquina es tan radical que casi equivale a disponer de una moto diferente. Todo cambia, empezando por la posición de conducción a la par que se gana en velocidad, ya no sólo punta, que poco importa en esta moto, sino de crucero, que es donde radica el secreto en la carretera.

LA HORQUILLA DELANTERA

Esta horquilla, Telesco, no es precisamente un prodigio de realización. Analizándola tal como viene montada es un cúmulo de reacciones raras. Demasiado larga, demasiado blanda y a la postre y como suma de ambas cosas, tiene una pronunciada tendencia a bascular hacia atrás (juego en la botella), debido a que la moto debe ser cargada más en su parte delantera. Ello, qué duda cabe, viene también influenciado por el manillar alto.

Pero todo tiene muy fácil solución. El primer paso será el cambio que arriba apuntábamos. Pero aún así, y a pesar de que habre-

mos cargado un poco más el peso sobre la horquilla delantera, no será suficiente. Con un pasajero y algunos equipajes, la moto tenderá continuamente a hacer unos alarmantes "shymmís". El paso siguiente será el de vaciar el aceite de la horquilla y sustituirlo por otro más denso. Seguiremos sin haber solucionado el problema del todo. El toque final vendrá cuando provistos de la llave "allen" correspondiente, aflojemos los tornillos que sujetan las botellas en las tijas y las hagamos descender no más de 1,5 cm. ¡Y voilà!, se acabaron los problemas...

SUAVIDAD Y... 3,5 LITROS CADA 100 KMS

Ensayar la Road 250 significaba probar la misma moto que pruebo todos los 365 días del año. La única diferencia residía en el manillar alto y en que era... nueva. Lo cual tiene su importancia, especialmente a la hora de calibrar posibles fallos y sobre todo al escuchar los múltiples "ruidos" del motor. Indudablemente la primera cosa que sorprende son los dos relojes que monta esta nueva versión. Acostumbrados a aquellos dos insignificantes medidores de todo y

nada a la vez que montaba la versión antigua, éstos al menos en "parado" ofrecían mucho respeto. La segunda cosa que varía es la posición de conducción. El actual depósito (sin embargo más antiguo que la propia moto) es más largo que el anterior de 8 litros y ha obligado a correr el asiento hacia atrás. El único problema entonces son las estriberas que quedan situadas demasiado hacia delante. Pero es un problema muy complicado de resolver y en el cual no vamos a insistir dado que tampoco llega a producir "grandes molestias" ni dolores de cabeza. Es sólo cuestión de habituarse. A lo que no llega uno nunca a acostumbrarse es a conducir casi con los brazos en cruz, y haciendo malabarismos con la mano izquierda para accionar el embrague. Las manetas de embrague y freno siguen siendo las de siempre, de hierro estampado, con una bola soldada en su extremo. Cumplen y nada más. Donde sí se han introducido cambios ha sido en los empuñadores de goma, de nuevo diseño Ducati. Agradables al tacto, no se escapan de la mano, especialmente el mando del gas y tienen una prolongación en su extremo muy útil contra cualquier golpe. Muy bien este apartado. El mando del aire sigue estando a continuación del gas y sólo hay que tener la precaución de apretar el tornillo central para que no se cierre por sí solo con las vibraciones.

El conmutador de luces continúa también en el mismo sitio (a la izquierda) y es lo mínimo que se puede pedir. Los nuevos Motoplat, a pesar de los pesares, causarían mejor efecto y tampoco encarecerían tanto el producto. Sólo resta poner gasolina super y ver qué es lo que sucede...

Y lo que sucede es que si no se tiene la precaución de dejar unos tres dedos de depósito sin llenar, vamos a perder mucha gasolina por el tapón. Este sólo funciona en un sentido: de dentro hacia fuera. Lo cual por supuesto significa que la gasolina sale por él, a raudales. Es un problema de muchas máquinas nacionales, que ya sería hora de que se corrigiera, máximo cuando lo que se trata con esta moto es de ahorrar precisamente eso... gasolina.

Una —entre varias— de las cosas buenas y "románticas" que tiene un cuatro tiempos, especialmente un monocilíndrico o un "twin", es el "ritual" de ponerlo en marcha. Muchas veces he visto gente dando golpes secos a la palanca de una Ducati como si

estuvieran poniendo en marcha una Bultaco 74. Es sumamente agradable comprobar que existe compresión, que las dos válvulas están cerradas y que tras haber purgado a tope el carburador —otro ritual indispensable— el motor sólo quiere que le "empujen" (no "golpeen") la palanca de puesta en marcha. Y evidentemente... se pone en marcha. El escape sigue también siendo el mismo que montaban los modelos anteriores y hay que reconocer que de todos los fabricados es el más bonito. El nivel sonoro es bastante elevado, mucho, casi diría pero no llega a molestar.

El motor es nuevo, por lo tanto le costará todavía unos kilómetros el "soltarse" un poco. Tampoco hay que darle prisa. Son muchas piezas en movimiento y cada una tomará su tiempo. Sin embargo el ralentí se mantiene bien y si el cuentavueltas es de fiar (a partir de ahora deberemos creernos lo que nos diga, es su palabra contra la nuestra) se mantiene en 1.500 r.p.m.

El cambio, a la derecha y primera hacia arriba, como las inglesas de antes, va duro. Falta rodaje y no podremos enjuiciarlo hasta que llevemos unos cuantos kilómetros. De todas formas es mucho más cómoda la doble palanca, al menos en esta moto, y mucho más precisa.

Esta moto nunca ha sido amiga de las rectas largas, ni de las autopistas. Por lo tanto sería estúpido obligarla a rodar por dichos lugares. Sólo lo haremos al final y cuando haya cogido más "soltura". Y si aquello no le va, lo mejor es irse a la montaña, y como más curvas y pendientes haya, mejor.

Una de las cosas que siempre me ha gustado de esta moto es el cambio y la relación de las marchas. Una primera corta y las demás muy bien escalonadas que permiten sacar a este motor todo su "jugo". Y ello debido a su curva de potencia utilizable desde muy, muy abajo. Por ello, la segunda es ideal para hacer subir el régimen de forma que las demás puedan "coger" con la aguja bastante arriba en el marcador. Pero tampoco tiene demasiada importancia. En tercera y en carretera de muchas curvas en ascensión costará muy poco, hasta que el motor suba de régimen. Desde las 2.500 r.p.m. tenemos potencia suficiente para que dosificando el gas salgamos adelante con cualquier marcha. Nuestro modelo llevaba montado un piñón de salida de 15 dientes. Creemos

que es excesivo, pues aunque se consiguen unas arrancadas —no fulgurantes— pero sí de respeto y también el mantener un ritmo realmente rápido en carreteras reviradas al conseguir no hacer descender apenas la aguja de las 5.000 r.p.m., sí se pierde mucho en velocidad de crucero y punta, a la vez que se fatiga inútilmente el motor. Y no diríamos esto si a la moto le faltase potencia. Pero la hay —aunque no sobra— y con un piñón de 16 dientes se consigue llevar el motor más descansado a la vez que se puede ahorrar algo de combustible —¿todavía más?

Esta nueva versión llevaba neumáticos "civilizados". Pero sólo hasta cierto punto. La afición por los Michelin especialmente el M38, nos ha hecho olvidar en este país cuáles son las reacciones de otros neumáticos, y por ello la primera vez nos hemos llevado más de un susto. El Pirelli esculpido que monta en la rueda trasera permite inclinar tanto como el que más, pero ¡ajo! hay que rodarlo primero. Cuando se le ha cogido confianza, el límite sólo lo marcará la estribera, el zapato, la rodilla, o como siempre la cabeza. El delantero, rayado, no acaba de ser el digno acompañante del otro. Desliza bastante y se acaba mucho antes que el de atrás por lo que nos podemos llevar la desagradable sensación de ver cómo la rueda delantera intenta tumbarse demasiado en el asfalto.

Y... ¡cuidado con el agua! una pequeña insinuación y... lo mismo con las rayas de los pasos cebra y similares. Nada tenemos contra los Pirelli, pero la rueda delantera vería con agrado o bien uno esculpido como el anterior pero de tamaño "normal" (un 3.00 o 3.25) o bien un cambio a Michelin y montar los M38 que a fin de cuentas son también una solución válida, pero entonces por supuesto en ambas ruedas.

Mientras todo esto iba pasando por mi cabeza, enfilaba las numerosas curvas entre Vich y Hostalrich. La aguja del cuentavuel-tas, bastante arriba, por la relación del cambio y el motor sonaba redondo. Sonido discreto de distribución cuando llevaba 150 kms sin parar. Estaba disfrutando con aquella Road con manillar alto y casi no lo podía creer. Es una "trepadora" infatigable. Lástima de horquilla delantera demasiado blanda.

A todo esto, más de uno se preguntará: el motor va muy bien, elástico, muchos bajos, responde

a la primera, no hay rollos de encendido y por montaña corre que se las pela. Pero... ¿cómo se frena todo esto?

Hubiera deseado no tener que responder a esta pregunta. Y la razón es muy sencilla: antes debería dar una solución, signo inequívoco de que hay algún problema por en medio. Así es; y además es un problema de luces, o de una sola luz, la de stop concretamente.

Tal como viene montado todo el conjunto de cable-funda —interruptor de stop— del freno delantero, sólo se consigue anular totalmente el tacto en la frenada, y avisar a los que vienen detrás de que tenemos problemas con el freno. Creo que es más convincente y seguro a la vez, mejorar la frenada en la rueda delantera y dejarse de luces de stop. Y eso es precisamente lo que hay que hacer. La funda delantera está partida en dos. Entre ambas se ha colocado el típico contacto que funciona cuando ambas fundas lo presionan, al hacer nosotros también presión sobre la palanca del freno. Pero resulta que toda la energía que gastamos en apretar la maneta va casi toda destinada a encender el susodicho stop, mientras que la leva del freno apenas se mueve. Y la sensación es de lo más desagradable, pues además de tener el freno un tacto de lo más esponjoso, al seguir haciendo fuerza sobre la maneta, al final de leva recibe este esfuerzo de golpe y lo que hace es clavar la rueda. Si a ello añadimos las suspensiones demasiado blandas, podemos hallarnos en medio de una curva haciendo los más extraños movimientos y encendiendo y apagando la luz roja de atrás. Solución: prescindir del contacto y montar una funda entera; así de sencillo.

Indudablemente, mientras todo esto sucedía, el día iba corriendo y aparece en el horizonte una nueva incógnita: ¿Y de noche? ¿Habrá suficiente luz? La respuesta, a la puesta de sol...

La primera sorpresa viene cuando observamos que lleva batería de 12V. ¡Esto seguro que marcha! Quizá sea una expresión demasiado optimista, fruto de la buena impresión que me ha causado este motor. 12V que alumbran pero no iluminan y ya volvemos a estar en la misma historia de antes. No es problema de voltaje, sino del tamaño, forma y calidad del faro, de la óptica, de todo el conjunto. Y tanto le daría que llevase corriente de 220 que se-

guiríamos sin ver nada. Algo se ha conseguido con respecto al modelo anterior, pero es insuficiente. Un haz de luz demasiado pequeño, que se queda corto en carretera de curvas. Un faro tipo Sanglas sería lo ideal y hoy en día ya no hay discusión. Sé que esto que acabo de decir será revocado con el argumento de que al ser una moto barata, no puede permitirse estos lujos. De acuerdo, pero hay cosas que deberían ser obligatorias por cuanto atañen a cuestiones de seguridad y ésta es prácticamente una de ellas. Rodar de noche en estas condiciones no debería permitirse. Los antiguos faros de la De Luxe daban si no más luz, sí al menos un haz más amplio.

Por lo demás, el motor seguía girando impertérrito aunque no "insonoro" a 100 km/h cuando la aguja del cuentavuel-tas marcaba 5.800 r.p.m.

Estaba a punto de finalizar 300 kilómetros y no me atrevía a mirar la gasolina que restaba en el depósito. Sin embargo, fue suficiente para regresar a la ciudad. Una vez en el garaje empecé a medir la que sobraba, conté la que había puesto, los kilómetros recorridos... y no lo podía creer:

3,5 litros a los 100 km. Pocas veces la moto bajó de las 4.500 vueltas, y fue mucho rato, más de 100 kms, entre 5.000 y 5.800 lo que en plano quiere decir una media de 95 y en subida 80 (debido al desarrollo final tan corto). Unas cifras que hacen pensar demasiado en la conveniencia de pasarse al cuatro tiempos, especialmente a los monocilíndricos.

Ahora, cuando Ducati en Italia tiene a punto el mismo motor con distribución mandado por cadena, con lo que se logra un ahorro de tiempo, material, mano de obra y entretenimiento; ahora que las fábricas japonesas empiezan a desempolvar sus viejos proyectos de monocilíndricos de grandes cubicajes, grandes rendimientos y poco consumo; ahora que gracias a las leyes antipolución dictadas en los Estados Unidos el cuatro tiempos vuelve a ser redescubierto; ahora, en fin que la gasolina va a ser cada día más cara, sea quizás el momento de volver a pensar en válvulas... balancines... y 3,5 litros cada 100 km.

Claudio Boet
Fotos: Joan Porcar

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor: Monocilíndrico, cuatro tiempos, árbol de levas en cabeza.

Cilindrada: 246,793 c.c.

Diámetro por carrera: 69 x 66 mm

Relación de compresión: 10:1

Potencia máxima: 25 CV

Carburador: Amal R 627 con difusor de 27 mm de diámetro

Equipo eléctrico: Encendido por batería 12 V

Embrague: Discos en baño de aceite

Cambio: 5 marchas.

| | |
|-----|--------|
| 1.ª | 1:2,75 |
| 2.ª | 1:1,65 |
| 3.ª | 1:1,34 |
| 4.ª | 1:1,10 |
| 5.ª | 1. |

Suspensión delantera:

Horquilla telescópica hidráulica Telesco

Suspensión trasera:

Horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos Telesco regulables en 5 posiciones

Frenos:

| | |
|-------------------|--|
| Delantero: | de expansión interna de 180 mm de diámetro |
| Trasero: | de expansión interna de 160 mm de diámetro |

Bastidor: de tubo de acero de alta resistencia

Neumáticos:

| | |
|-------------------|-------------------------------------|
| Delantero: | Pirelli rayado de medidas 3,25 x 18 |
| Trasero: | Pirelli esculpido 3,50 x 18 |

Capacidad depósito: 15 litros

Distancia entre ejes: 1.360 mm

Longitud total: 2.040 mm