

Motos de leyenda

DUCATI 916 (1994)

El lanzamiento de la Ducati 916 hace 20 años marcó un momento clave en el motociclismo moderno. Esta V-twin de ocho válvulas fue el sùmmum desde el punto de vista estético, técnico y dinámico. La 916 tuvo una gran repercusión desde el primer momento y se convirtió en una de las motocicletas más importantes de la historia: cambió la percepción de las máquinas italianas y de los motores V-twin, dio estabilidad al renacimiento de Ducati y abrió una etapa de éxitos notables en competición para la marca boloñesa.

Texto: Roland Brown
Adaptación: Laura Bartolomé
Fotos: R.B.

REVOLUCIONARIA



La 916, con sólo verla, ya anunciaba que era una máquina especial. Y bastaba un trayecto corto a sus mandos para confirmar esta impresión. La obra maestra de Massimo Tamburini contaba con un V-twin de ocho válvulas y refrigeración líquida que Ducati ya había usado previamente. Tamburini le añadió potencia y mejoró un bastidor preexistente con componentes más avanzados—como el basculante monobrazo—. Finalmente, lo envolvió todo con el que seguramente fue el carenado más elaborado y bello que se había visto jamás.



La 916 montaba un motor desmo modificado con 114 CV que le permitía alcanzar una velocidad máxima de unos 250 km/h

Más allá de la imagen

La 916 era tan hermosa, que con sólo verla se te erizaba el vello. Al menos a mí. Recuerdo la emoción de la primera mañana de la presentación en Misano: sigue siendo una de las presentaciones más memorables a las que he asistido. Más allá de la aerodinámica, el diseño de Tamburini estuvo muy inspirado.

El morro afilado acogía dos faros de aspecto agresivo. Había formas elegantes por toda la superficie de la moto, desde el tanque de combustible hasta el diminuto colín, bajo el que se encontraban el sistema de escape elevado y el basculante monobrazo. Las formas de esta Ducati eran inconfundibles. Pero la 916 era mucho más que diseño. El



motor desmo modificado recibió un nuevo cigüeñal que incrementó la cilindrada de 888 c.c. a 916 c.c. La Ducati superaba los 250 km/h, entregaba muchísimo par en medios, tenía un peso muy competitivo (195 kg), emitía un sonido atronador y despertaba el deseo inmediato de todo el que la probaba.

A pesar de su aspecto futurista, la 916 era esencialmente una mezcla de pasado y presente. "Nuestro objetivo era combinar la tradición con la tecnología, crear una motocicleta avanzada utilizando el bastidor de acero tubular de Ducati", dijo Tamburini en la presentación. En 1989 habían comenzado a trabajar en un prototipo con bastidor de aluminio para reemplazar la deportiva 851 y la que había sido su sucesora, la 888. "Solo

llegamos a crear un modelo estático sin ruedas ni carenado antes de abandonar la idea", admitió Massimo Parenti, colaborador de Tamburini en el Centro de Investigación Cagiva, donde se desarrolló la moto. "Un chasis de aluminio no entraba en la tradición de Ducati", concluyó.

Aunque la estructura del bastidor de la 916 era la que ya conocíamos, de escalera cromomolibdeno, se diferenciaba de la 888 por el uso de un segundo anclaje posterior para el motor, con lo que había tres anclajes en total. Así se dotó el chasis de más rigidez y se reforzó la zona del cárter sobre la que pivotaba el basculante monobrazo, a la manera tradicional de Ducati. Tamburini reconoció que el monobrazo no era la solución técnica más pura,



Era más rápida y manejable que ninguna superderportiva rival: ni la más cara V4 de Honda, la RC45, podía con ella

pero consideró que valía la pena adoptarlo por cómo mejoraba la estética de la moto.

Prestaciones a la altura

El V-twin tenía una entrega máxima declarada de 114 CV a 9.000 rpm, una cifra que hoy puede parecer modesta (la más reciente Ducati "de tamaño medio", la 899 Panigale, entrega 34 CV más), pero que hace dos décadas convirtió la ligera y manejable 916 en una

competidora a la altura de cualquier modelo existente. El par del motor en medios empujaba la moto con ganas a la manera V-twin tradicional, con un zumbido en el escape y la sensación de conducir una máquina ligera y bien equilibrada.

La dirección era precisa y muy estable, lo que permitía cambios al instante y sin perder la compostura. Todavía recuerdo la emoción de la presentación, recorriendo el viejo circuito



1 El mono-amortiguador Showa, con depósito separado, estaba anclado verticalmente para centrar las masas. El basculante monobrazo es de aluminio.

2 Retirando el depósito vemos el airbox, de doble entrada de aire. También el amortiguador de dirección.

3 La instrumentación de una superdeportiva: reducida, clara y sin concesiones, con el velocímetro fácilmente desmontable para competición.

4 El abigarrado motor Desmo, lleno de conductos de refrigeración. En primer término el radiador de refrigerante y debajo de él, el de aceite.



FICHA TÉCNICA

Motor tipo	Bicilíndrico en L a 90° LC, DOHC Desmo BI
Diámetro x carrera	94 x 66 mm
Cilindrada	916 cc.
Potencia máxima	114 CV a 9.000 rpm
Par máximo	N.d.
Alimentación	Inyección electrónica Webber
Compresión	11:1
Aranque	Eléctrico
Embrague	Multidisco en seco, accionamiento hidráulico
Caja cambios	De 6 relaciones
Transmisión secundaria	Por cadena de retenes
Tipo chasis	Multitubular en acero
Geometría dirección	Ajustable, 24/25° y 94/100 mm de avance
Basculante	Monobrazo en aluminio
Suspensión delantera	Horquilla invertida Showa, 43 mm, 127 mm de recorrido, multiajustable
Suspensión posterior	Monoamortiguador Showa, 130 mm de recorrido, multiajustable
Freno delantero	2 discos de 320 mm, pinzas Brembo de 4 pistones
Freno trasero	1 disco de 220 mm, pinza Brembo de 2 pistones
Neumáticos	Pirelli MTR01 Dragon 120/70 x 17 y Pirelli MTR02 Dragon 190/50 x 17
Largo total	2.050 mm
Distancia entre ejes	1.410 mm
Altura asiento	790 mm
Peso en vacío	196 kg (declarados)
Depósito gasolina	17 litros

de Misano en sentido contrario a las agujas del reloj, cogiendo cada vez más rápido la larga última curva de izquierdas, de radio creciente, hasta recorrerla sin bajar el ritmo, rozando el plano con la rodilla a más de 150 km/h y con una sensación maravillosa de control sobre la moto. En ese día soleado de principios de 1994 era fácil predecir el éxito de ventas posterior que esperaba a la 916: estaba a la altura de las críticas más favorables que recogía por doquier. Era descartadamente agresiva y orientada al circuito, resultando inflexible e incómoda para carretera, y al principio sufrió algunos problemas eléctricos. Pero era más rápida, manejable y especial que ninguna otra superdeportiva rival, incluso con competidoras como la más cara V4 de Honda, la RC45.

Muchas derivadas

Las versiones posteriores SP y SPS fueron aún más veloces y mágicas, sumando más pres-

La Ducati era una deportiva pura, incómoda, sin concesiones, pero también muy cara. Fue la referencia durante mucho tiempo en el Mundial de SBK



Los responsables de la 916

Claudio Castiglioni



Claudio Castiglioni, fallecido en 2011, fue el padre de Giovanni, actual presidente de MV Agusta. Claudio fue el presidente de Ducati que hizo posible la creación de la 916. Él y su hermano Gianfranco compraron la firma boloñesa en 1985, cuando la empresa estaba tutelada por el Gobierno y su futuro parecía incierto. Los Castiglioni la adquirieron decididos a reflotarla.

Uno de los mayores talentos de Claudio Castiglioni fue su capacidad para detectar a personas capaces y ponerlas en puestos de responsabilidad. Contrató a Massimo Bordi para encabezar la revitalizada división de motocicletas de Ducati, y ofreció todo el apoyo necesario al ingeniero en su idea de crear un motor desmo V-twin 8V refrigerado por líquido.

Castiglioni también supo detectar la genialidad de Massimo Tamburini, a quien había conocido por la lucha de Cagiva en los Grandes Premios de 500 c.c. Ex cofundador de Bimota, Tamburini se mostró reacio a alejarse de su Rímìni natal, así que Castiglioni le permitió instalar una base de I+D cerca de San Marino, en lugar de obligarlo a desplazarse 400 km hasta Varese. De ahí surgieron las iniciales del CRC, el Centro Ricerche Cagiva, que se pueden ver en los conductos de aire del carenado de la 916.

Castiglioni comprendió que era el momento adecuado para la reaparición de las empresas motociclísticas europeas y para desafiar el dominio japonés, tanto con motos de producción como en competición. Claudio financió la creación de la 851 de ocho válvulas, una nueva generación de motos refrigeradas por aire –las 900 SS– y también la 916. Aunque se vio obligado a abandonar su sueño de ganar el título de 500 c.c. con Cagiva, Castiglioni se vio muy recompensado por el éxito de Ducati en el Mundial de Superbike. Claudio vendió la marca boloñesa en 1996, justo antes de centrarse en su siguiente reto: el renacimiento de MV Agusta.

"Quedamos muy contentos con el proyecto 916, pero no nos esperábamos los éxitos que estaban por venir"
(Massimo Tamburini)

Massimo Tamburini



Tamburini estaría considerado uno de los más grandes diseñadores de motocicletas de la historia incluso aunque no contase con la 916 en su currículo. Antes de llegar a Ducati fue cofundador de Bimota –las dos últimas letras de la marca proceden de su apellido– y diseñó varias máquinas de 250 y 350 c.c. campeonas del mundo. Fue el responsable de las primeras Bimota de calle, como la HB1, la KB1 y la SB2, diseños que se avanzaron años a toda la competencia. Después de la 916, creó la igualmente impresionante F4 750 que marcó el renacimiento de MV Agusta.

Pero ni siquiera la F4 llegó a tener la repercusión de la 916 –una superdeportiva que, con su mezcla de belleza, rendimiento y tecnología de última generación sólo podía haber surgido del lápiz de Tamburini. Las formas sensuales e innovadoras de la 916, desde el doble faro hasta los escapes elevados, llamaron la atención de todo el mundo. Pero, tal y como era el estilo de Tamburini, el proyecto era un paquete completo con tanta estética como ingeniería: el tamaño compacto, un chasis multitubular con horquilla multiajustable y detalles como el amortiguador de dirección transversal y el basculante monobrazo hicieron de esta V-twin una moto brillante.

"La 916 nos llevó mucho tiempo porque el proyecto se detuvo y se reanudó en muchas ocasiones, no por cuestiones monetarias, sino porque el señor Castiglioni nos pedía trabajar en otras motos, como la Cagiva 500", explicó Tamburini tiempo después. "Quedamos muy contentos con el proyecto 916 y pensamos que también podríamos tener posibilidades en competición. Pero no nos esperábamos los éxitos que estaban por venir". Y eso que el perfeccionista Tamburini nunca consideró la 916 como un proyecto acabado. "Si comenzásemos a analizar la 916 ahora, la cambiaríamos por completo", dijo en 1998. "Siempre hay algo que se puede mejorar en el plano funcional o estético".

Massimo Bordi



Dado el éxito de la 916 y de su antecesora, la 851, parece extraño que Bordi (derecha, y también en la foto de la izquierda, junto a Castiglioni y a Virginio Ferrari) se encontrase de entrada con la oposición de un superior en su propuesta de incorporar a la gama el motor desmo V-twin de ocho válvulas y refrigeración líquida. El legendario ex jefe de ingenieros de Ducati, Fabio Taglioni, quien le acompaña en la imagen, fue muy crítico con el diseño desmo de cuatro válvulas por cilindro. Por lo visto, le dijo a su sucesor, Bordi: "Este motor está mal. El año que viene te despedirán. ¡Y entonces te diré por qué está mal!". El presidente, Claudio Castiglioni, mostró su apoyo al ingeniero más joven y se vio recompensado con creces. La relación de Bordi con Ducati venía de lejos. Siendo estudiante de ingeniería de la Universidad de Bolonia, a mediados de los setenta, se acercó a las instalaciones de la marca en busca de dibujos para ilustrar su tesis (titulada "Culata de cuatro válvulas con control desmodrómico" e inspirada en el diseño de carreras de F1 de Cosworth). Bordi entró a trabajar para Ducati en 1978, inicialmente para desarrollar motores diésel. Cuando Castiglioni pasó a supervisarlos directamente, le pidió ideas para nuevas soluciones tecnológicas y Bordi aprovechó la oportunidad para convertir su tesis en realidad.

Después de recibir el visto bueno de Castiglioni, Bordi construyó una unidad desmo 8V que apareció por primera vez en una motocicleta de competición de 750 c.c., en el Bol d'Or de 1986. Dos años más tarde presentó una versión de calle para la 851, con 100 CV. La creación de Bordi y su equipo creció en potencia hasta los 114 CV para la 916. "Entre 1990 y 1995 vivimos una gran etapa, con éxito en competición y empezamos a fabricar motocicletas de mejor calidad y en un mayor volumen", explicó Bordi, que terminaría siendo director general de Ducati hasta su marcha en 2001. Massimo volvió al mundo del motociclismo como director ejecutivo de MV Agusta antes de retirarse en 2013.

Tras la 916 había grandes nombres propios de la industria: Claudio Castiglioni, Massimo Tamburini y Massimo Bordi

taciones, fibra de carbono en el carenado y componentes ciclo más sofisticados. Las mejores versiones de la 916 fueron las unidades de carreras de fábrica de Carl Fogarty y Troy Corser, que se adjudicaron cinco títulos del World Superbike en seis años (cuatro de Fogarty), y sirvieron como inspiración para una serie de versiones de calle de edición limitada. En 1999 llegó la 996, casi idéntica a su antecesora en lo visual aparte de la diferencia en el número y los gráficos minimalistas del carenado. A esas alturas, Ducati ya había producido casi 18.000 unidades de la 916.

Y la gama no se detuvo ahí, ya que la 996 vino seguida en 2002 por la 998, que conservaba esencialmente el mismo aspecto. El final de la gama llegó en 2004, con una edición limitada de modelos 998 S Final Edition que lucían una placa conmemorativa en la tija superior, suspensiones Ohlins y la bandera tricolor italiana en el colín. Cuando finalmente fue sustituida por la 999, la 916 había generado 20 modelos distintos —además de una gama 748 de menor cilindrada— y había provocado la aparición de una gran cantidad de V-twin que aspiraban a arrebatarle su reinado: la Aprilia RSV Mille, las Honda VTR 1000 F Firestorm y SP-01, las Suzuki TL 1000S y R. Ninguna de ellas se acercó al nivel de éxito de la Ducati.

Un lujo asequible

La historia de la 916 aún no ha terminado, por supuesto, porque todavía es posible comprar y montar una de estas bellezas hoy. Los primeros modelos no son especialmente caros. Pero hay que tener cuidado antes de comprar una de estas históricas, porque los errores se pueden pagar caros. Sin embargo, no necesitas una fortuna para convertirte en el orgulloso propietario de todo un icono de las dos ruedas: una motocicleta rápida, muy manejable, carismática y bella que te regalará años de emociones con una depreciación mínima.

Dos décadas después de su llegada, la 916 sigue siendo una moto mágica.