

# DUCATI 750 SUPER SPORT DESMO

**E**STE modelo de Ducati ha recibido el nombre de Imola Réplica, por tratarse de una derivación directa de la moto que copó los dos primeros lugares en las 200 Millas de Imola en 1972, por mediación de Paul Smart y Bruno Spaggiari. Para aquella carrera, Ducati Meccanica decidió hacer una versión realmente competitiva de la 750-GT, que acababa de lanzar hacía algunos meses. Teniendo en su haber al «rey» del desmodrómico, Dottore Ingegnere Taglioni, y asimismo padre de todas las Ducati, les era relativamente fácil hacer un motor con culata desmodrómica que permitiera soportar regímenes de giro

de 10.000 r. p. m., consiguiendo de esta forma una potencia real de unos 85-90 CV. El resultado ya quedó bien plasmado en la carrera: doble victoria de Ducati, por delante de lo mejor del mundo. Un año más tarde, Spaggiari repitió la actuación con algunas mejoras de refinamiento mecánico sobre la frenada y la estabilidad, que también han sido aplicadas a este modelo Super Sport, producido en serie, y que muy bien podría ser una de las motos más veloces de la producción mundial, tal como afirman en Italia, donde anuncian los 220 km/h. de velocidad máxima. Suponemos que esta cifra debe ser en condiciones óp-

timas, o sea, con un piloto de poco peso (60-65 kilos), cuyo volumen sea reducido, para poder esconderse perfectamente dentro del carenado. En una carretera perfectamente llana y recta, o en un autódromo con curvas ovals, sin ninguna clase de viento y, por descontado, con una puesta a punto del motor realmente perfecta.

Nosotros, en nuestra prueba, sólo podíamos contar con la autopista del Mediterráneo, con sus subidas y bajadas, con curvas de todo tipo, con tráfico y con un piloto cuyo volumen y peso exceden las condiciones óptimas antes relatadas. La

## DUCATI 750 SUPER SPORT DESMO

puesta a punto no era, ni mucho menos, la ideal; el motor no alcanzaba el régimen máximo en ninguna de las relaciones de la caja de cambios; como máximo se llegó a las 8.800 r. p. m. con las cuatro primeras relaciones. En quinta no pasó de las 7.800 r. p. m. A pesar de ello se logró una velocidad punta de 200 km/h., siendo posible y aceptable un ligero margen de error, tanto en el cuentavueltas como en la medición del reloj. Por otra parte, debemos añadir que las velocidades máximas intermedias, con salida parada, fueron: en primera, a 8.000 r. p. m.: 75 km/h.; en segunda y al mismo régimen, 135 km/h.; en tercera, 160 km/h., y en cuarta, 180 kilómetros por hora. De todas estas cifras se puede, asimismo, descontar algo en concepto de error.

### ¿POR QUE DESMODRÓMICO?

Muchos de nuestros lectores habrán tenido la oportunidad de forzar un motor hasta hacerle exceder su régimen máximo, o por lo menos habrán leído que tal o cual piloto debió abandonar la carrera por romper el motor después de un sobrerégimen. Esto ocurre muy a menudo en los cuatro tiempos, y precisamente en las válvulas, que, por no poder obedecer los impulsos de los balancines uniformemente, empiezan a cruzarse con respecto al tiempo que están realizando y producen fallos en el ciclo o roturas de los muelles. Para evitar esto, el ingeniero de Ducati ya citado anteriormente puso a punto un sistema, en el que las propias levas mandan la válvula en todos sus movimientos, o sea, la cierra y la abre de forma constante, sin necesitar muelle que asegure el cierre. De esta forma se consigue que todas las válvulas sigan un ritmo perfecto, a cualquier régimen, por elevado que éste sea. Esta técnica dio gran-

des triunfos a Ducati en las competiciones de los años 50, por permitirles ir a buscar potencias a unos regímenes tan elevados como los materiales de la época no podían soportar.

Ahora, cuando las exigencias del público obligan a dar cada día más caballos, Ducati ha lanzado esta excelente SS, cuya distribución se realiza desmodrómicamente, pudiendo estar completamente tranquilos sus fogosos clientes de que no sufrirán roturas, a pesar de eventuales y posibles sobrerregímenes. Este motor, cuya potencia es de 72 CV., puede girar hasta 9.000 r. p. m., aunque la potencia citada como máxima la desarrolla a 8.500 r. p. m.; por ello, en Ducati se anticipan a los abusos de los clientes por medio del sistema desmodrómico.

### ¿DONDE NOS LLEVAN LOS 72 CV.?

Puede llegarse incluso a pensar que tantos caballos pueden ser innecesarios, pero siempre hay público para todo. Aquellos motoristas amantes de la velocidad, de una potencia a bajo régimen y del pilotaje dentro del más puro estilo de competición, o cuanto menos deportivo, necesitan encontrar motos como la Super Sport, donde la potencia permite mantener una velocidad de crucero de 175 km/h. reales, sin notar ningún esfuerzo mecánico y sin que sea necesario forzar ninguna de las velocidades ni mantener el puño del acelerador a fondo.

En la SS, gracias a su extraordinaria potencia, se consiguen respuestas inmediatas en cualquier situación, tanto en curvas cerradísimas como en virajes rápidos; con sólo acelerar decididamente tenemos una respuesta enérgica y eficaz, atreviéndome incluso a decir que con esta moto se aprecia verdaderamente aquel puntapié en el trasero que nos catapultaba literalmente. En segunda y tercera, a la salida de viraje, se debe agarrar bien al manillar para evitar que el cuerpo se nos vaya hacia atrás.

Otra particularidad muy grata del 750 «desmo» es la elasticidad y la suavidad de su potencia. Desde 2.000 r. p. m. fluyen

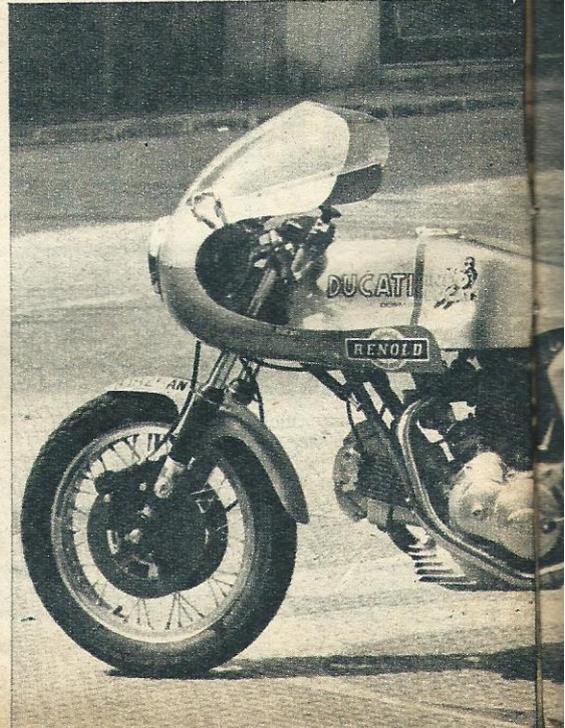
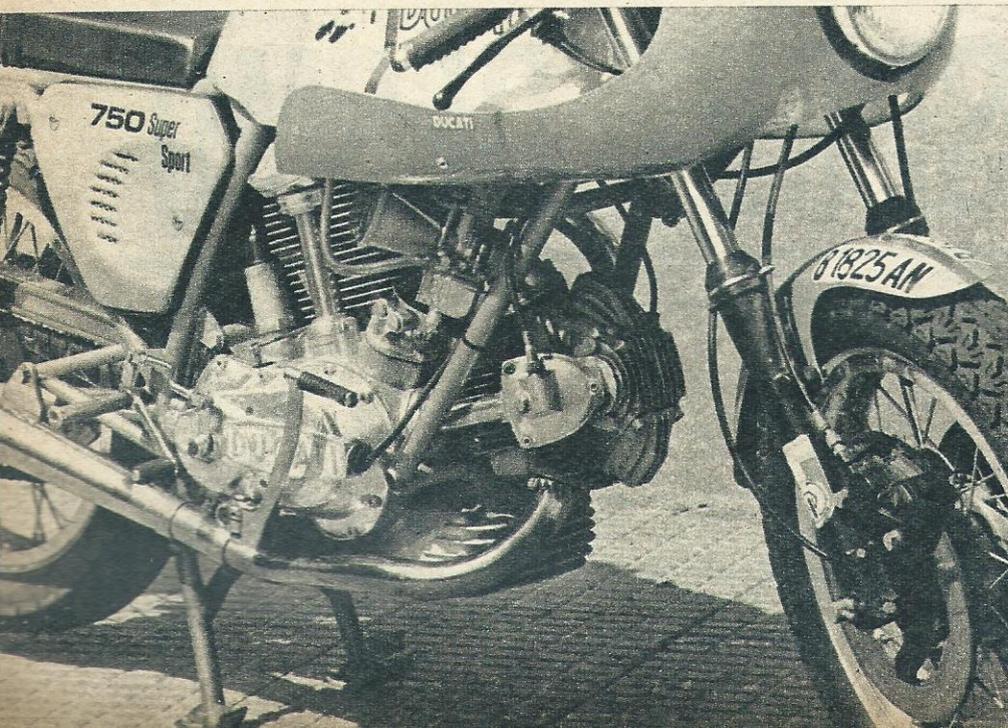
los caballos con una progresión fantástica. En quinta, a 3.000, se consiguen aceleraciones fuera de lo común, casi como si se utilizara la tercera en otra moto de igual cilindrada. Pilotar esta moto en carretera sinuosa es un verdadero placer; con la tercera y cuarta hay suficiente para mantener un buen ritmo, con aceleraciones rápidas y con suavidad, sin riesgo de patinazos por poca adherencia del suelo. En circuito, con piso en excelente estado (Calafat), aunque estaba sucio de arena y barro seco en muchas curvas, apreciamos de lo que son capaces estos 72 CV.; la salida del ángulo en primera es casi un salto hasta el siguiente viraje, que, por cierto, es de tope, y se negocia en tercera y cuarta a plena aceleración, consiguiéndose un buen ángulo de inclinación, donde se pone de manifiesto la buena estabilidad del conjunto (estabilidad que se nos antoja titular «made in Ducati»). Las dos curvas a derechas de la parte Sur del circuito se transforman casi en una sola, donde se permite mantener la tercera (lo ideal es segunda) gracias a los bajos del motor. Muchas curvas de segunda se pueden tomar en tercera para evitar problemas de adherencia con piso defectuoso, disponiendo de aceleraciones excelentes a pesar de estar en una relación demasiado larga.

El manejo del cambio y del embrague es una verdadera delicia. La caja de cambios es comparable a la mejor de un dos tiempos 250 c. c. mono. El recorrido corto de la palanca y su extrema suavidad nos invitan a manejar el pie derecho con soltura y celeridad, muchas veces sin necesitar tocar el embrague, especialmente al multiplicar.

Cualquiera que sea el terreno, el trazado de las curvas y el tipo de carretera, se encuentra un especial placer en el manejo de este potentísimo motor que permite hacer promedios increíbles sin un desaforado esfuerzo del piloto.

Por último, añadiremos que para aquellos motoristas deseosos de participar en alguna carrera de Fórmula 750 c. c. Trofeo RFME, pueden alinearse tranquilamente con esta moto, y al término de la carrera ocuparán una buena clasificación, siem-

El motor bicilíndrico, de arquitectura muy especial, es de gran belleza mecánica. Las válvulas son mandadas desmodrómicamente. La palanca de puesta en marcha es como la del modelo Sport, para permitir ejercer mayor fuerza con menor esfuerzo.

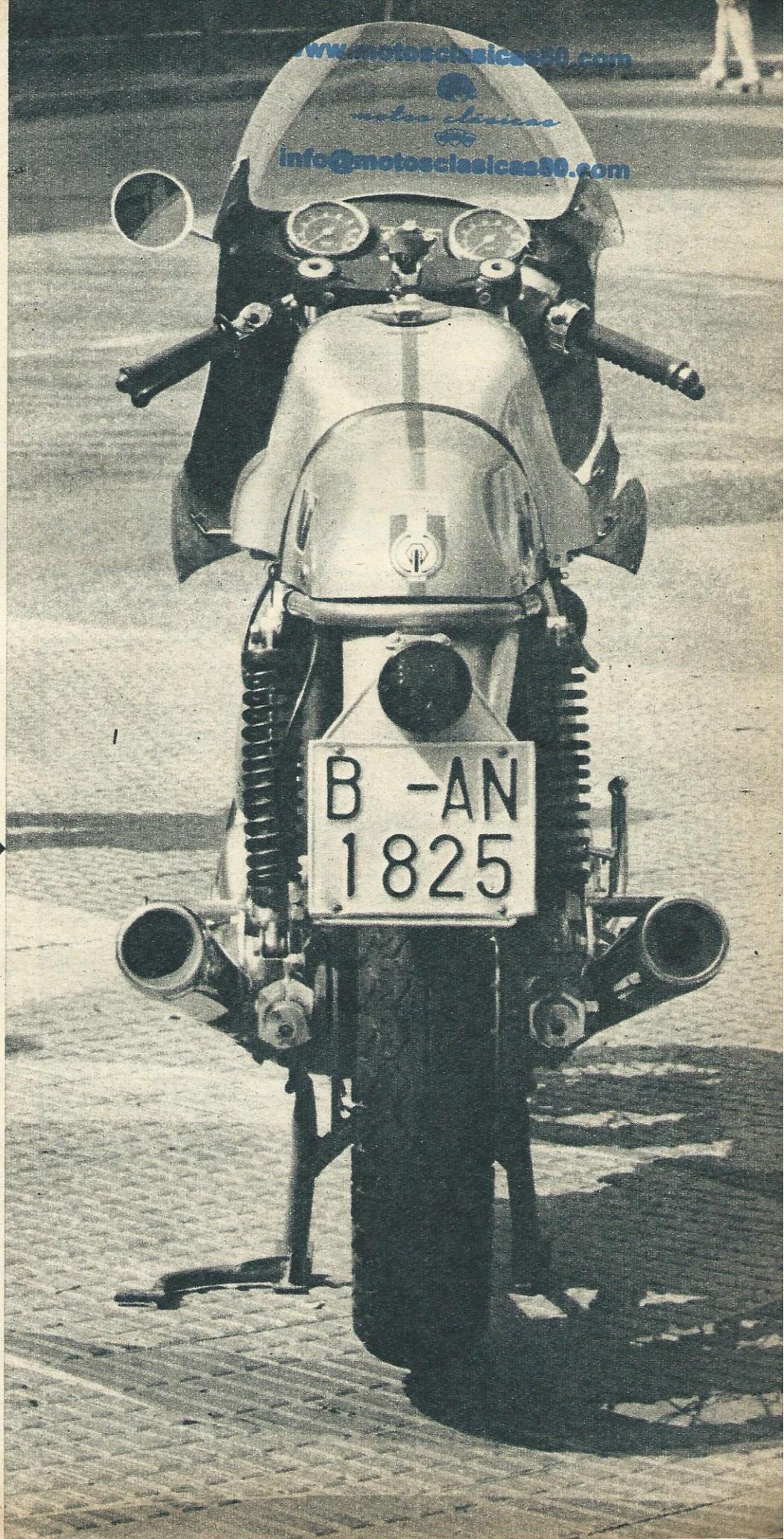
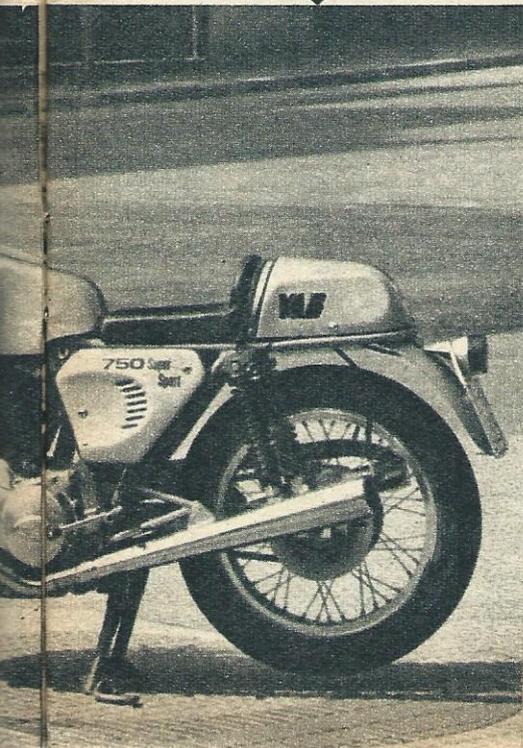


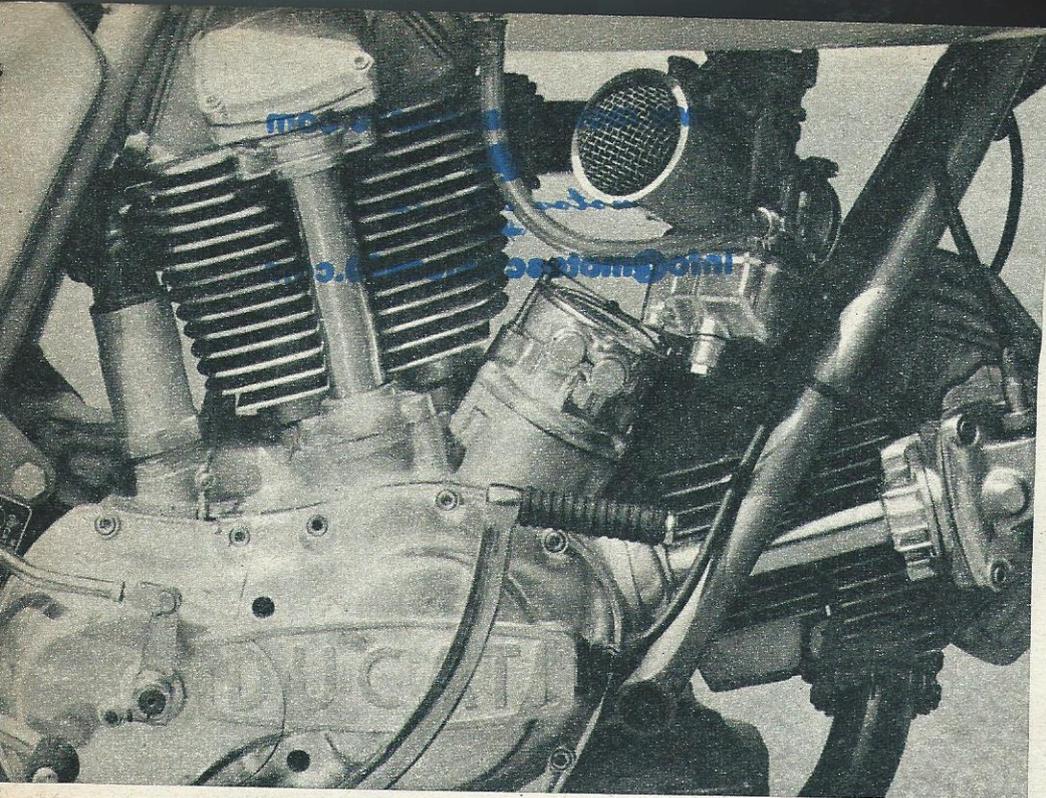


Vista frontal de la Ducati SS, donde se puede apreciar cómo apenas sobresale el carenado su estrecho manillar.

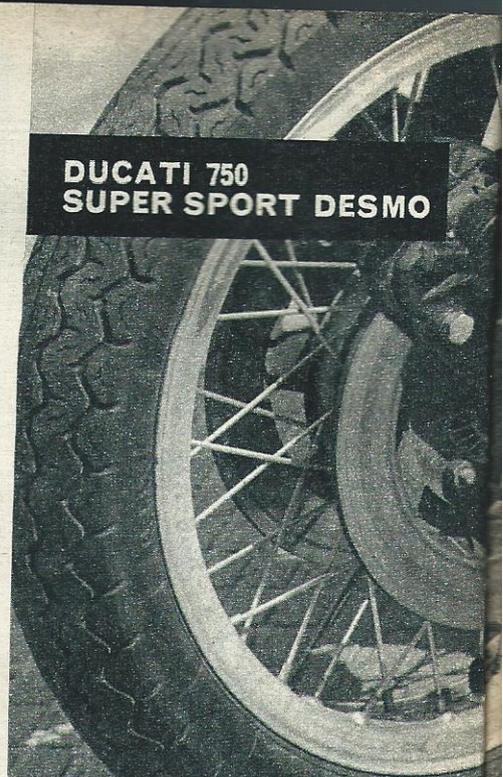
Por su parte trasera, el aspecto es puramente deportivo. ▶

De puro aspecto deportivo es la Ducati SS, con su carenado frontal y sus tres frenos de disco con mando hidráulico. Esta máquina nos la cedió gentilmente su propietario, Adolfo Álvarez, para realizar esta prueba.



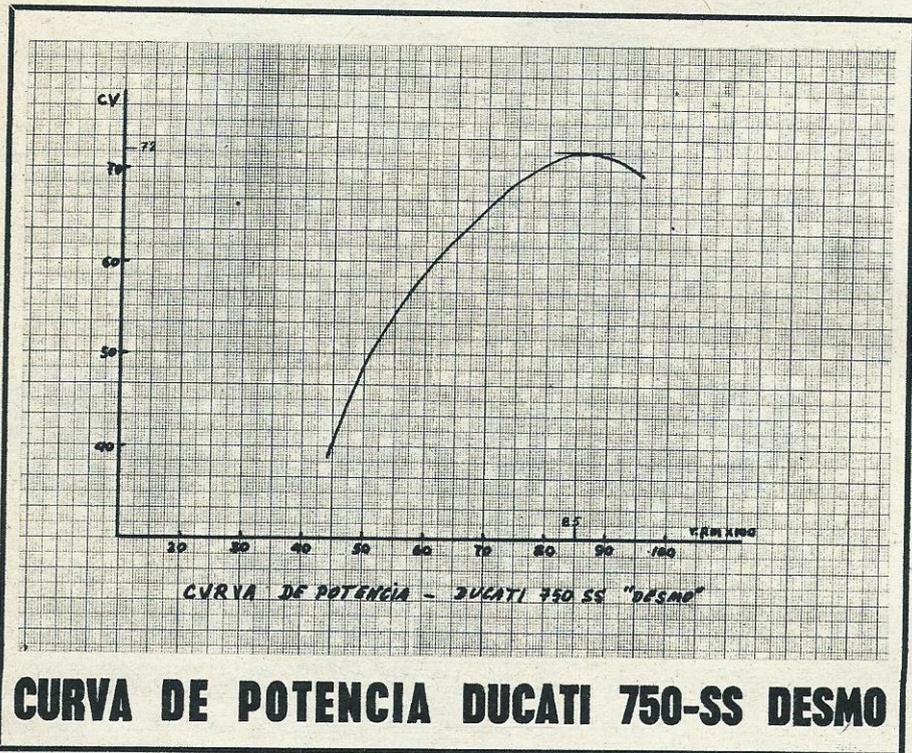


Los voluminosos carburadores de 40 mm. de difusor (aquí sólo se ve el del cilindro delantero) carecen de filtro de aire; no obstante, la tela metálica impide la entrada de cuerpos extraños, pero no la del polvo. El mando de las levas situadas en la culata es por árbol con piñones cónicos.



## DUCATI 750 SUPER SPORT DESMO

Rueda y frenos de disco delanteros. Los frenos oficiales de competición. La horquilla delantera es M Supersport 4,50 x 18, como los utilizados por Cañas



## CURVA DE POTENCIA DUCATI 750-SS DESMO



El tablero de instrumentos, de fácil lectura, quepepe al carenado. Las manetas de conducción an

pre y cuando no les ocurran percances insalvables.

### TRES DISCOS PARA UN FRENADO IDEAL

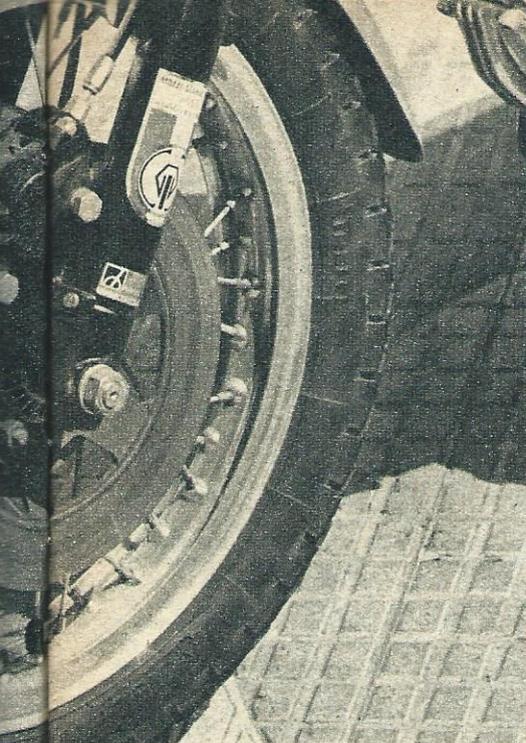
Si la potencia es elevada, la frenada debe estar al mismo nivel. En el caso de la Desmo 750-SS, la frenada es algo prodigiosa, que mantiene el tono general del motor. Un doble disco delantero nos asegura unas apuradas increíbles, mientras que el tercer disco de la rueda trasera ofrece aquella ayuda tan necesaria para

mantener el equilibrio de la masa total (peso de la moto + peso conductor), con la ventaja de proporcionar una potencia constante, aunque en los inicios pueda parecer algo brusca por falta de tacto del sistema hidráulico. Lo único que se les podría criticar a estos frenos es una progresividad poco notoria, pero con una sencilla modificación en las palancas se consigue aumentar el recorrido, y con ello, algo la progresividad. La resistencia al «fading» es soberbia, pudiéndose decir que este fenómeno no se produce jamás, aunque dimos pocas vueltas en el circuito y a muy poca velocidad.

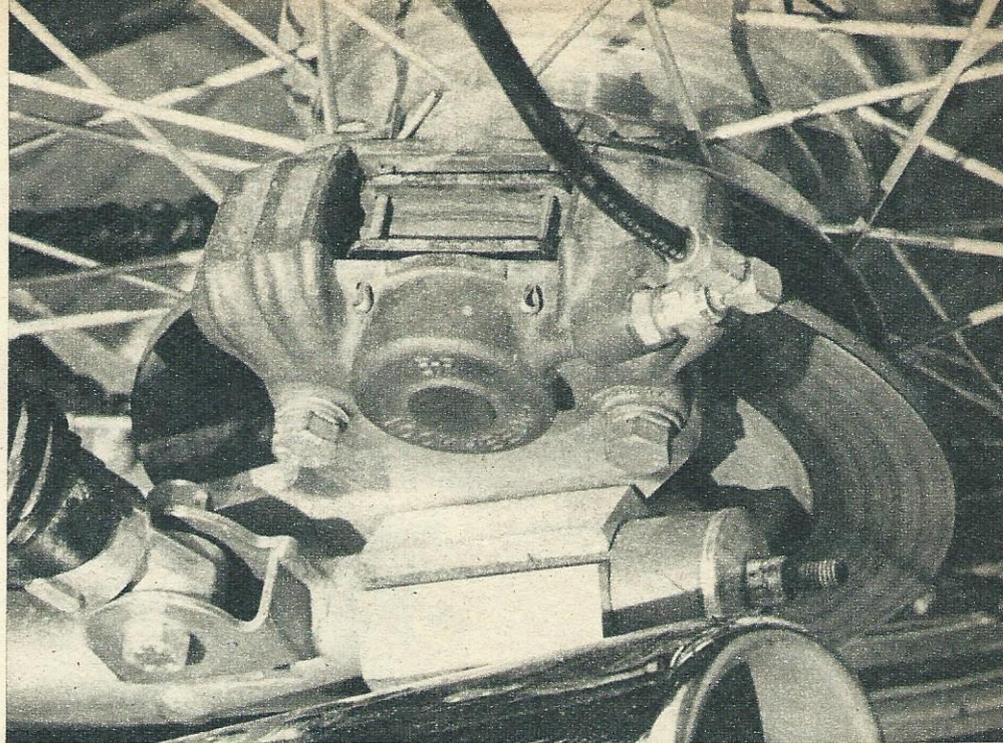
### ESTABILIDAD Y MANEJABILIDAD: ¡BENE, BENISSIMO!

Anteriormente ya hemos citado que la estabilidad de esta moto es francamente excelente, sea cual sea el tipo de curva a negociar. En autopista, a elevada velocidad, no se acusan reacciones negativas; se pueden hacer muchos kilómetros seguidos, gas a fondo, sin que notemos ningún movimiento extraño.

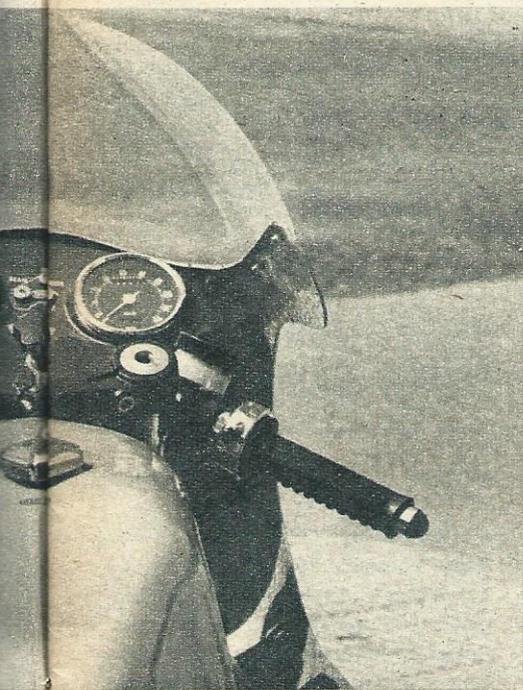
En carretera sinuosa se vira de un lado al otro con el más mínimo intento de balanceo del cuerpo, las eses se pasan muy rápidamente con sólo un movimiento



Los frenos llevan las pinzas «racing» Scarab de las máquinas de carreras. El neumático es Marzocchi. Va equipada con neumáticos Pirelli Cañas-Grau en las últimas 24 Horas de Montjuich.

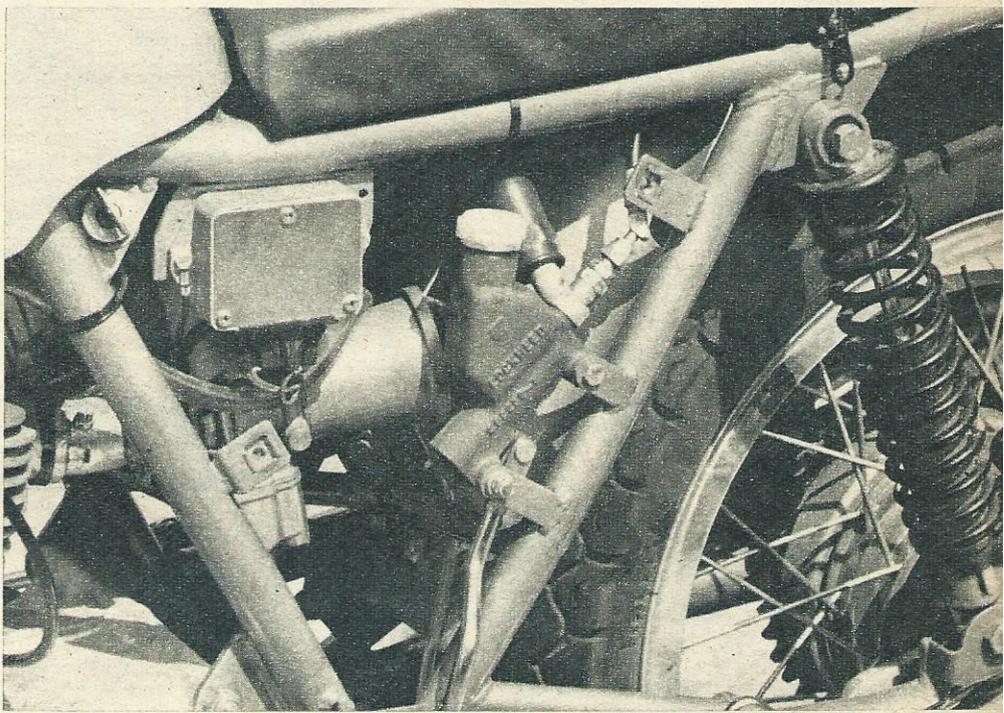


Freno de disco trasero Lockheed. El tensado de la cadena se realiza moviendo la rueda trasera sobre las barras de la horquilla con un ingenioso sistema.



El cuadro queda perfectamente agrupado en esta consola adosada al depósito, sujetas a los brazos de la horquilla.

de cintura paulatino. Las curvas de radio medio y trazado semicircular se recorren sobre una línea constante, como si fuera un compás. De otro modo, las trayectorias elegidas se mantienen a la perfección, sin que la moto tenga ninguna tendencia acusada, ni por levantarse ni por caer al interior, o sea, mantiene perfectamente la dirección impuesta por el piloto. Lo mismo ocurre en curvas largas de gran radio, siempre que el piloto haya trazado la buena trayectoria y no se vea obligado a modificarla por inexperiencia o imprevistos.



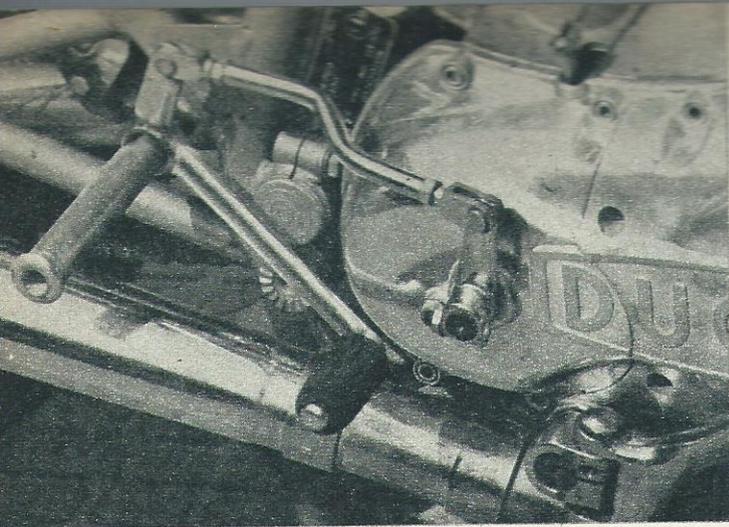
La bomba de freno trasero está directamente mandada por la palanca del freno de pie. Los amortiguadores traseros son regulables en cinco posiciones.

En toda la duración de este ensayo, se ha hecho todo tipo de carreteras y sobre todo tipo de asfalto, y se puede asegurar que jamás se ha notado la más mínima anomalía ni se ha pasado ningún «susto» por culpa de la moto.

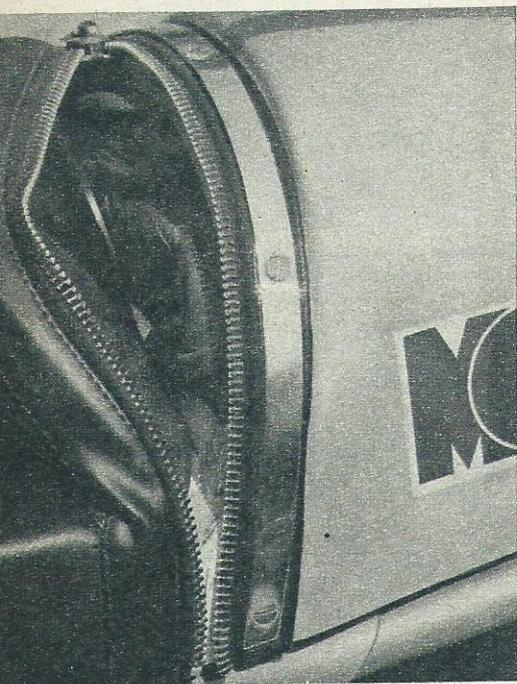
En ciudad la cosa cambia, la manejabilidad desaparece en tráfico denso, pero también hemos de decir que esta moto no está pensada para uso interior, y hasta me atrevería a decir que sus creadores han descartado el empleo mixto carretera-ciudad, aunque es posible esta compaginación.

#### POSICION «RACING», CONFORT «RACING»

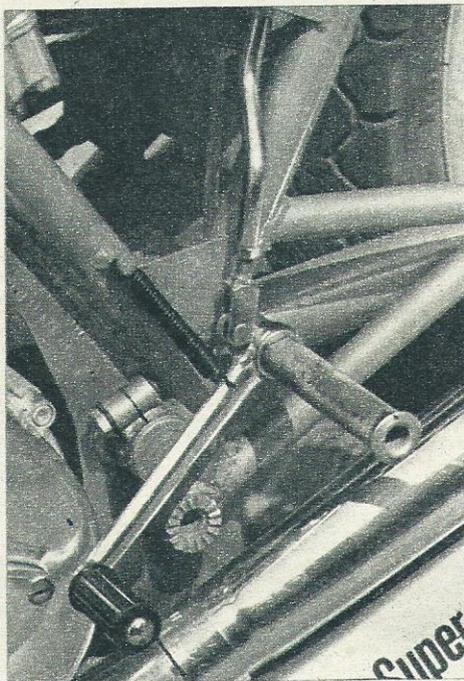
No olvidemos que la SS es más que una moto sport; es, como lo indica su nombre, una super sport, o sea, una moto con tendencias de competición más que deportivas, y no en vano es la Imola Réplica, como se ha comentado al principio del texto. Pues bien, como toda moto que se concibe como «racing», tiene una postura «racing», que equivale a decir incómoda para largos trayectos, aunque, como bien sabemos, el cuerpo humano se adapta a todo. De todas formas, el asiento



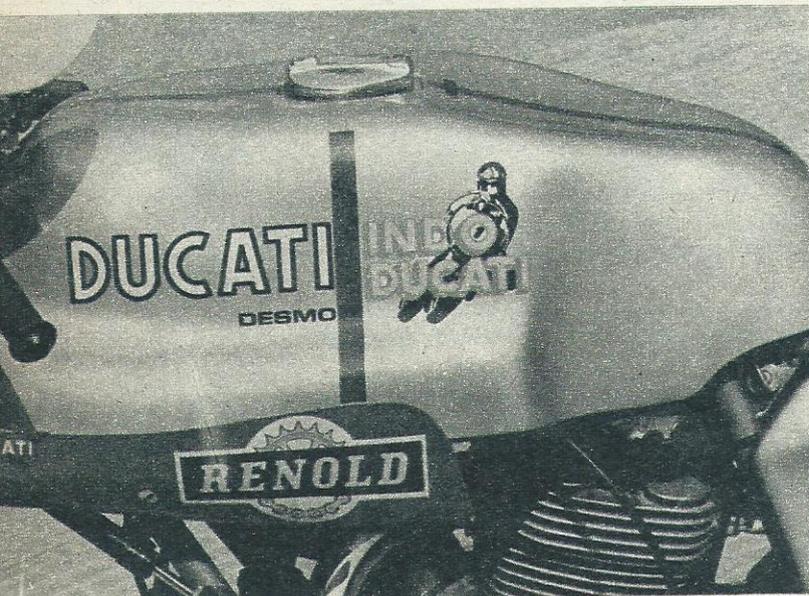
Las estriberas metálicas moleteadas y las palancas de cambio y freno trasero, son de sólida construcción y bonito diseño, además de ofrecer un cómodo y suave accionamiento de los mecanismos que mandan.



La misma tapicería del asiento, en su parte trasera, hace de tapa de la caja de herramientas situada en el colín, por medio de un cierre demasiado elemental, de cremallera.



## DUCATI 750 SUPER SPORT DESMO



La franja transparente vertical del depósito, derivada de la de competición, permite ver el nivel y controlar el llenado de combustible. Es un sistema muy apreciado en las estaciones de servicio, que evita los molestos desbordamientos.

es demasiado duro, el manillar demasiado bajo en función del anterior; los estribos, altos, obligan a una posición forzada de las piernas... pero, ¿se imaginan un coche réplica del Tyrrel de Jackie Stewart para circular a diario?; pues es prácticamente lo mismo, pero menos exagerado.

No obstante, ya que se trata de una moto que utiliza gran parte de los componentes de la GT 750, podría haber heredado un botón de ráfagas del potente faro de iodo y una bocina algo más potente para avisar a los conductores distraídos que llevan su utilitario por la izquierda de la autopista; ¡el exceso de seguridad nunca es criticado!

Por otra parte, debemos hacer un breve comentario de la caja de herramientas y de sus componentes. Si el constructor ha tenido la feliz idea de habilitar el colín del asiento para caja, cuya accesibilidad se efectúa por medio de una cremallera, debiera asimismo haber pensado también que los cacos que andan sueltos por las urbes tienen el acceso tan fácil como el propio usuario. Entonces me pregunto yo: ¿por qué no se ha empleado el sistema de asiento articulado con cierre a llave (estilo japonés)?; el precio de la moto, incluso en Italia, bien se podría permitir este pequeño lujo.

Dentro del mismo apartado debemos hacer hincapié que esta marca de tanta solera y de tan buenos productos jamás ha tenido la feliz idea de proporcionar un juego de herramientas que merezcan tal nombre, ni por su calidad ni por su utilización (no hablemos ya de cantidad). Por otro lado, vemos con asombro que no existe, para este modelo, libro de instrucciones, utilización y mantenimiento, mientras que las especificaciones técnicas parecen no estar ni al alcance del propietario. Nosotros debimos recurrir a la amabilidad de Ducati-España en la persona de Ricardo Fargas, para que de su archivo personal nos facilitase los datos

## DUCATI 750 SUPER SPORT DESMO

### MOTOR

Número de cilindros: 2. Cilindrada parcial y total: 373,785 c. c., 747,570 c. c. Ciclo: 4 tiempos. Diámetro: 80 mm. Carrera: 74,4 mm. Relación de compresión: 10 : 1. Potencia máxima: 72 CV. Régimen máximo: 8.500 r.p.m. Par máximo: 7,2 mkg. a 5.800 r.p.m. Carburador: Dell'Orto PHF de 40 mm. de Ø. Gicleur principal: 152. Gicleur secundario: 60. Posición aguja: 2.º punto. Bujía: Champion L-82-Y. Sistema de encendido: Alternador-batería. Caja de cambios: 5 velocidades. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Desarrollo: 2,5 : 1. Número de dientes piñón: 16. Número de dientes corona: 40.

y cifras necesarios para confeccionar la ficha técnica habitual.

**CONCLUYENDO**

Este máximo modelo de Ducati Meccanica es una moto fantástica para todos aquellos motoristas que tengan ambiciones muy deportistas y que gusten del placer de la conducción pura. En circuito pueden disfrutar inmensamente; en carretera, pasarlo a las mil maravillas; en autopista, ser los amos, y en ciudad, limitarse a cruzarla para salir de ella, aunque el propietario de este ejemplar la tiene como moto única y se sirve constantemente de ella.

El consumo, ya sea en ciudad o en carretera a grandes velocidades, no excede los diez litros por cien kilómetros, cifra nada exagerada por las prestaciones tan fabulosas que se consiguen.

**CARLOS DOMINGUEZ**

**PRESTACIONES DE LA DUCATI 750-SS**

100 metros salida parada: 5".  
 200 metros salida parada: 7" 6/10, a 145 km/h.  
 400 metros salida parada: 12" 2/10, a 177 km/h.  
 Velocidad máxima: 220 km/h. (dato del fabricante).

**FICHA TECNICA**

**CHASIS**

Tipo: Doble cuna abierto, autoportante. Frenos: Disco en ambas ruedas; doble disco delante. Mando hidráulico. Diámetro: Delantera: 280 mm. Trasera: 250 mm. Suspensión: Hidráulica telescópica. Marca amortiguadores: Marzocchi. Neumáticos: Pirelli Supersport 4,50 x 18". Presiones recomendadas: Seco, 2,3 y 2,4 kg/cm². Altura mínima estribos: 350 mm. Altura mínima suelo: 180 mm. Altura máxima del manillar: 950 mm. Anchura del manillar: 670 mm. Altura máxima del asiento: 800 mm. Distancia entre ejes: 1.500 mm. Capacidad depósito: 20 litros. Capacidad reserva: 3,5 litros. Peso en vacío: 190 kilos. Capacidad aceite carter: 5 litros. Capacidad aceite horquilla: 280 c. c.

**FICHA ENSAYO «MOTOCICLISMO»**

	Pésimo	Malo	Mediano	Regular	Bien	Muy bien	Excelente	Óptimo	Observaciones
<b>MOTOR</b>									
Potencia								*	Es uno de los más potentes de serie.
Elasticidad								*	
Suavidad								*	Algo superiores al modelo GT. Palanca mecánica.
Vibraciones								*	
Arranque						*			El mejor en 750 centímetros cúbicos.
Embrague						*			
Cambio								*	
Accesibilidad al filtro de aire									No tiene.
Bujías								*	Algo laborioso el trasero.
Carburadores								*	
<b>Cables:</b>									
Embrague								*	Algo laborioso el trasero.
Gas								*	
<b>FRENOS</b>									
<b>Delantero:</b>									
Potencia								*	Algo laborioso el trasero.
Suavidad								*	
Progresividad						*			Algo laborioso el trasero.
«Fading»								*	
<b>Trasero:</b>									
Potencia								*	Algo laborioso el trasero.
Suavidad								*	
Progresividad						*			Algo laborioso el trasero.
«Fading»								*	
<b>AMORTIGUADORES</b>									
<b>Delanteros:</b>									
Eficacia								*	Rebotan mucho en piso bacheado.
Suavidad								*	
<b>Traseros:</b>									
Eficacia								*	Rebotan mucho en piso bacheado.
Suavidad								*	
<b>CHASIS</b>									
Estabilidad								*	Demasiado duro. Demasiado bajo. Deberían estar más atrás.
Altura								*	
Rigidez								*	Demasiado alta.
Basculante								*	
Asiento						*			Demasiado duro. Demasiado bajo. Deberían estar más atrás.
Manillar						*			
Estriberos								*	Demasiado alta.
Palancas:								*	
Freno delantero								*	Demasiado alta.
Freno trasero								*	
Embrague								*	Demasiado alta.
Cambio								*	
<b>Mandos:</b>									
Luces		*							No es accesible ni preciso.
Claxon					*				
Ráfagas									No hay.
Intermitentes									No hay.
Arranque									No hay.
Caja herramientas								*	Insuficientes.
Herramientas								*	
Capacidad depósito								*	Insuficientes.
Neumáticos:								*	
<b>NEUMATICOS</b>									
<b>Delantero:</b>									
Agarre								*	Excesiva.
Sección						*			
<b>Trasero:</b>									
Agarre								*	Excesiva.
Sección								*	