Arai
DUCATI

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

CAFE racer

Ducati 900 Super Sport

Ducati venció la pasada temporada en el competido Mundial de SBK, frente a una dura competencia japonesa. Pero los éxitos de la marca boloñesa no se limitan al ámbito deportivo, sino que los modelos salidos de Borgo Panigale comienzan a agotarse en las tiendas por primera vez en muchísimos años. El mayor éxito comercial desde que los hermanos Castiglioni se hicieron con Ducati ha sido la «Nuova 900 SS», una moto que ha cumplido las apetencias de los ducatistas.

NO hay duda de que Ducati está viviendo uno de los mejores momentos de su historia. Hace siete años que Cagiva se hizo cargo de la marca boloñesa, invirtiendo de forma clara en el desarrollo de nuevos modelos y mejorando la imagen de marca. Gianfranco y Claudio Castiglioni, propietarios del imperio Cagiva, han logrado darle la vuelta a Ducati, cuando la legendaria marca estaba moribunda. *«¡Es el fin de Ducati!»*, publicó en grandes titulares un periódico inglés, pero gracias a los esfuerzos de los hermanos Castiglioni el resultado fue justamente lo contrario.

El ingeniero Massimo Bordi ha sido un personaje clave en el resurgir de Ducati. La marca italiana no sólo derrotó en 1990 a las escuadras japonesas en el Mundial de SBK, sino que también se hizo con la victoria en el París-Dakar. Pero los éxitos no sólo se ciñen al ámbito deportivo, sino también a la vertiente comercial. Un ejemplo de ello es la enorme aceptación que ha tenido la 900 SS desde que hizo su aparición hace dos años.

La «Nuova 900 SS» se convirtió en la moto de más éxito desde que Cagiva se hizo cargo de Ducati. Un modelo concebido para los auténticos «ducatisti» que se quejaban de que las últimas creaciones de la casa boloñesa eran demasiado «japonesas». La mayoría de los modelos se han vendido bien, aunque algunos, como la Paso 750, tuvieran menos aceptación de lo que la fábrica esperaba. En cambio, con la 900 SS ocurrió exactamente lo contrario, pues se vendió toda la producción en un tiempo récord, prueba de que los clientes de Ducati siguen teniendo, en el fondo, los mismos gustos que hace diez o incluso veinte años. La fábrica italiana realizó grandes esfuerzos para diversificar su oferta con la Paso y sus derivados, pero la mayoría de los «ducatisti» quieren un V-twin deportivo, con una estética más bien tradicional.

El inesperado éxito de la 900 SS provocó un cambio de actitud en Borgo Panigale con respecto al desarrollo de futuros modelos. Los dirigentes comenzaron a hacer más caso a hombres como Franco Valentini, responsable del departamento de exportación y gran veterano de la fábrica, quien desde hace mucho tiempo pedía a gritos una moto como la 900 SS. Ducati decidió lanzar después la 750 SS, con una filosofía similar a la de su hermana mayor, pero a un coste más asequible. Otro modelo que sigue estas líneas es el futuro monocilíndrico 502, que hará su aparición a finales de año en el Salón de Milán.

Ducati ha redescubierto su mercado tradicional, y está fabricando motos para satisfacer esa demanda. En 1991 se espera que la producción supere las 10.000 unidades, la primera vez en más de diez años que se va a alcanzar esta cifra.

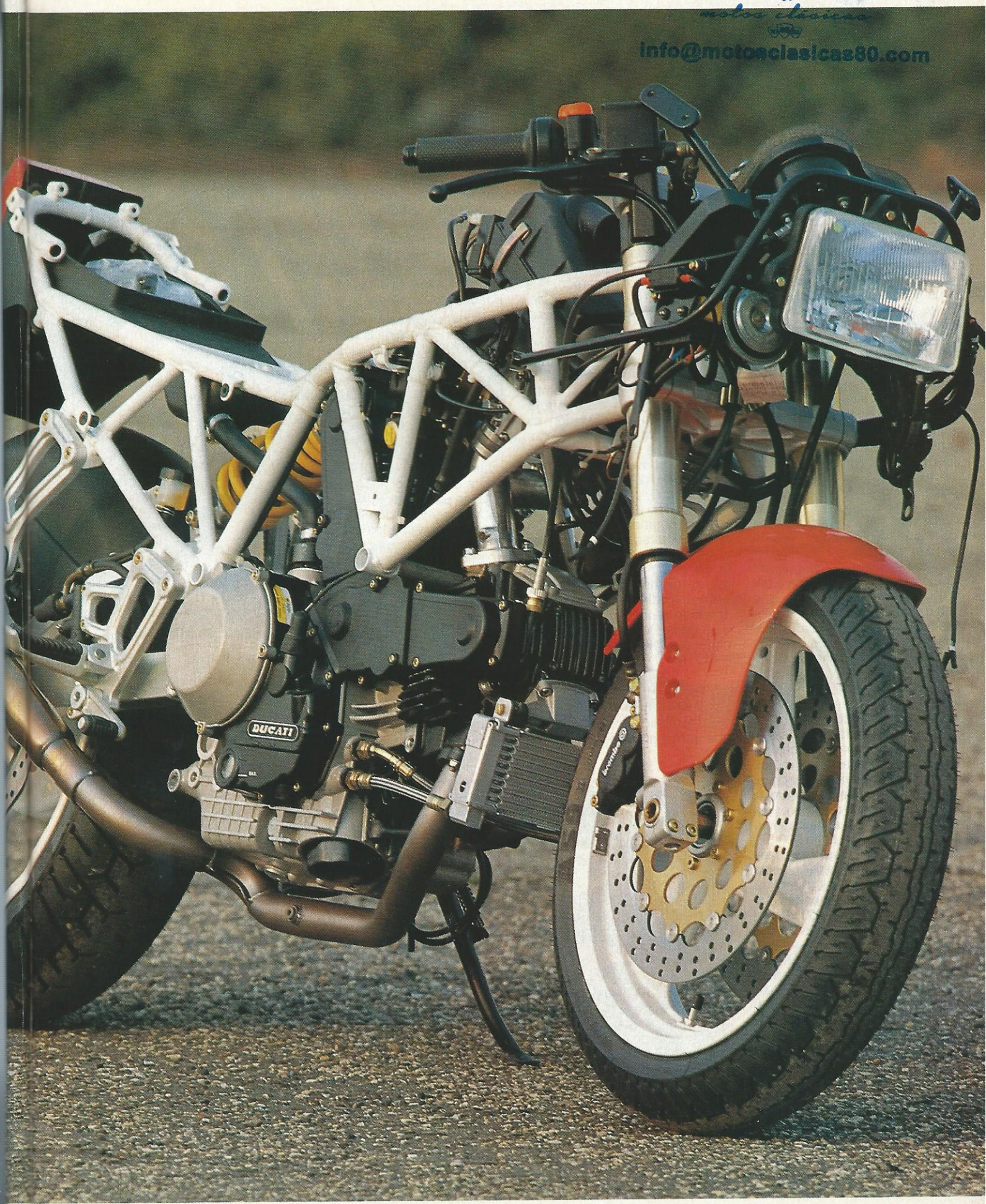
AGOTADA LA PRIMERA EDICION

Massimo Bordi decidió rediseñar la 900 SS, después de que la primera serie se agotase en el verano de 1990. El resultado debutó en el Salón de Colonia el otoño pasado; se trataba de la versión con carenado integral, aunque medio escondida en el dossier de prensa había una foto de la 900 SS semicarenada. Esta última había sido realizada en el último momento después de que un periodista de visita apuntase que una versión con semicarenado tendría una estética más tradicional.

La 900 SS ya está a la venta en Italia y la semicarenada estará disponible dentro de un par de meses. Un día a lomos de una unidad me permitió comparar la nueva 900 con su antecesora y también con la legenda-

La horquilla invertida Showa ha sido diseñada especialmente para Ducati, y su comportamiento es excelente. En cambio el amortiguador trasero, también del fabricante japonés, no está a la altura del tren delantero.

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com



ria SS de mediados de los '70, una moto que ofrecía unas prestaciones y un carácter inigualables en su época, aunque a costa de machacar algunas partes blandas de nuestra anatomía...

Si algo le podemos criticar a la nueva realización de Bordi es que ha sido excesivamente civilizada con respecto a la anterior «Nuova 900 SS». Ya no estamos ante un «café racer» de los '90, sino ante una V-twin deportiva con una tecnología muy parecida a la de la Ducati vencedora en el Mundial de SBK, la única diferencia es que la 900 SS tiene sólo dos válvulas por cilindro y la alimentación está confiada a unos carburadores convencionales, en vez de contar con inyección electrónica.

Para los más amantes de la filosofía «café racer» el ingeniero Massimo Bordi recomienda la nueva 750 SS, que se pondrá a la venta en Italia durante este mismo mes. La 900 SS está a mitad de caballo entre la «siete y medio» y la 851 «otto valvole». El ingeniero italiano ha utilizado en la 900 el motor refrigerado por aceite que tanto éxito alcanzó en el París-Dakar de 1990. La alimentación se realiza a través de dos Mikuni de 38 mm., se han elegido los carburadores japoneses con la intención de quitar el agujero que se encontraba a las 3.000 r.p.m. en las motos que montaban el Weber de doble cuerpo, cosa que nunca experimenté en las unidades de fábrica, ¡debe ser el clima de Bolonia!

Los Mikuni mejoran el tacto del acelerador, pues con el Weber era demasiado blando. Bordi ha variado el diseño de las toberas de admisión para mejorar el par y la respuesta del motor. El desarrollo se ha alargado al quitar dos dientes de la corona trasera. El resto del motor es exactamente igual al utilizado en la anterior versión de la 900 SS, si exceptuamos el sistema de escape, que se ha variado un poco.

En la carretera hay una clara diferencia en las reacciones a medio régimen. La 900 SS se comporta de forma más parecida a la 851 «otto valvole» que a sus hermanas de dos válvulas por cilindro. El embrague es ahora más suave y más silencioso que en el modelo anterior. Puedes abrir el gas a fondo en sexta, la Ducati saldrá con limpieza a partir de las 2.000 r.p.m. Más allá de las 4.000 las cosas comienzan a suceder realmente deprisa, hasta que el tacómetro Veglia de cara blanca marca las 8.00 revoluciones, tras esta marca el propulsor comienza a sentirse un poco incómodo y la potencia decae antes de alcanzar la línea roja que se encuentra a las 9.000 r.p.m.

El par máximo se obtiene a 7.800 revoluciones. No tiene sentido mantener el motor en regímenes muy altos, pues la elasticidad es enorme, sobre todo gracias al cambio de seis marchas, cuyo comportamiento ha mejorado, fundamentalmente en lo que a suavidad se refiere. Es extraño comprobar que en la ficha técnica la potencia máxima declarada es de 73 CV. a sólo 7.000 r.p.m., dos menos que en la 900 SS anterior, y además esta caballería se alcanza 1.400 revoluciones antes. Puede que se trate de un fallo de imprenta, pero lo que importa es la enorme potencia a medio régimen, que ayuda mucho a la hora de desenvolvernos por cualquier carretera.

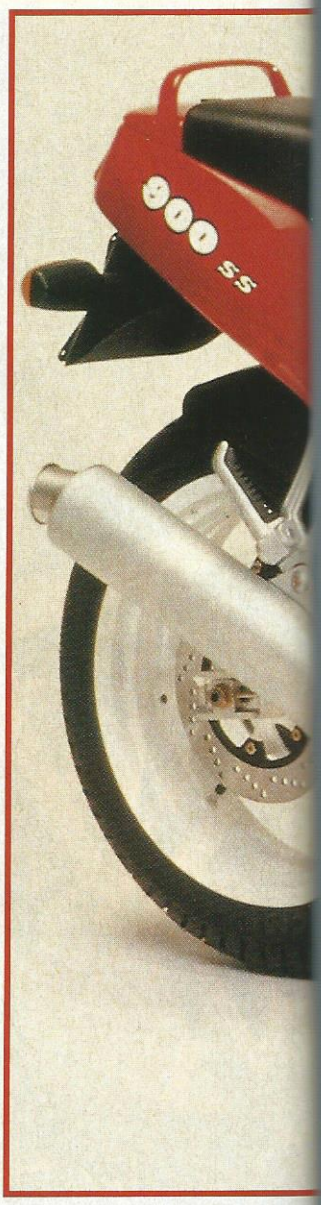
Bordi no ha cambiado prácticamente nada en el motor, aunque no se puede decir lo mismo del chasis, que ahora va pintado en blanco, en vez de en rojo. La geometría de dirección es más deportiva que en la anterior 900 SS, se ha pasado de 27 a 25 grados, y el avance se ha reducido desde 122 hasta 103 mm. La verdad es que la moto «vieja» nunca dio la sensación de tener una geometría de dirección tan conservadora, puede que quizá sea otra errata de imprenta. Sin poder probar las dos motos al mismo tiempo es difícil encontrar diferencias en este apartado, a pesar de que el nuevo modelo tiene una distancia entre ejes 40 mm. más corta (1.410 mm.).

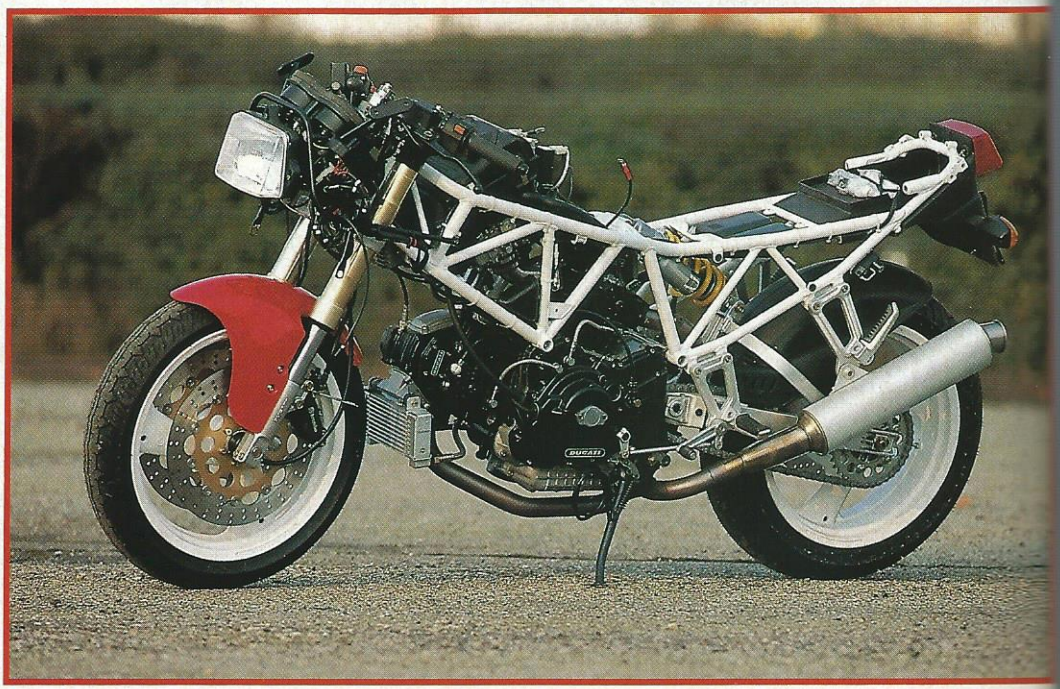
ROMPER CON LA TRADICION

La estabilidad es ahora mejor que nunca gracias a la valiente decisión de Massimo Bordi de montar una horquilla Showa, a pesar de la enorme tradición de colaboración que existe entre Marzocchi y Ducati. La horquilla invertida de 41 mm. ha sido desarrollada especialmente para la moto italiana, cuenta con tres posiciones de reglaje y con 120 mm. de recorrido, lo que representa 20 mm. menos que la unidad Marzocchi montada anteriormente, pero existe una clara mejora con la horquilla Showa, muy apreciable al circular sobre firme en mal estado. A pesar de tener menos recorrido la horquilla japonesa, la rueda delantera copia bastante bien las irregularidades del terreno.

La dirección es precisa y junto con la ligereza de la moto (183 kg. en seco) permite sacarle todo el partido al excelente agarre proporcionado por el Michelin radial delantero (17-120-70). La frenada está a cargo de unos enormes Brembo flotantes de 320 mm., similares a los que utiliza la 851, aunque las pinzas de cuatro pistones son diferentes. Basta una leve presión sobre la maneta para detener la moto, el tacto es mayor, sobre todo si lo comparamos con los discos de 300 mm. que se montaban con anterioridad. La horquilla invertida permite que aprietes la maneta tanto como quieras sin que el tren delantero se retuerza.

En la parte trasera también se ha utilizado un amortiguador Showa. En la anterior 900 SS la crudeza del sistema cantilever, desprovisto de bieletas, se había salvado gracias al excelente comportamiento de la unidad Marzocchi utilizada, ¡por lo menos mientras estaba nuevo! La





www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

FICHA TECNICA

Motor	V-2 a 90 grados, cuatro tiempos, desmodrómico, refrigeración por aceite, 4 válvulas
Diámetro x carrera	92x68 mm.
Cilindrada	904 c.c.
Potencia	73 CV. a 7.000 r.p.m.
Compresión	9,2:1
Carburación	2 Mikuni de 38 mm.
Encendido	Electrónico
Cambio	Seis velocidades
Embrague	Multidisco en seco
Chasis	Multitubular en acero al cromomolibdeno
Suspensión del.	Horquillla invertida Showa de 41 mm.
Suspensión tras.	Sistema cantilever con unidad Showa de 125 mm. de recorrido
Peso en seco	183 kg.
Freno del.	2 Brembo de 320 mm. con pinza de cuatro pistones
Freno tras.	Disco Brembo de 245 mm. con pinza de dos pistones
Neumático del.	Michelin radial 120/70/17 en llanta 3,50x17
Neumático tras.	Michelin radial 170/60/17 en llanta 5,50x17
Capac.de depósito	17,5 litros (4,5 reserva)
Altura asiento	780 mm.
Avance	103 mm.
Lanzamiento	25 grados
Dist. entre ejes	1.410 mm.

Esta es la versión semicarenada que saldrá a la venta en Italia dentro de un par de meses. Su estética está inspirada en la legendaria 900 SS de mediados de los años '70.

verdad es que el amortiguador trasero Showa no está a la altura del resto. Quizá funcione mejor en conducción a dúo, pues yendo solo la sensación es que va demasiado duro de muelle, aunque el recorrido se ha aumentado, pasándose de 110 a 125 milímetros.

La nueva 900 SS es en realidad muy diferente a su antecesora, y no digamos nada si la comparamos con su homónima de finales de los años '70. Quizá a este nuevo modelo deberíamos llamarle 900 GTI. Si utilizamos un símil automovilístico, se parece más a un Ford Escort XR3 o a un VW Golf GTI (coches en los que se tiene en cuenta al pasajero) que a un Mazda MX5.

La estética ha sido puesta al día, y tengo que decir que a mí personalmente me gusta, salvo el asiento. Da la impresión de que Bordi ha querido suavizar el carácter de la 900 SS, con la intención de atraer al mayor número posible de potenciales clientes. Ya no estamos ante una Ducati para ducatistas, sino ante una moto deportiva con tres cuartos de las prestaciones de la «otto valvole» a dos tercios de su precio. El nuevo modelo es más versátil, incluso es capaz de llevar pasajero sin que tengamos que desmontar el colín, como ocurría en la otra 900 SS.

En la posición de conducción se ha llegado a un compromiso, los semimanillares se han elevado 45 mm., los reposapiés han descendido 35 mm. y la altura del asiento ha crecido 16 mm. En teoría estos cambios debían ayudar a que un piloto de mi talla (en centímetros) se sintiese a gusto encima de la 900 SS, pero la verdad es que no me sentí cómodo. La postura de conducción ya no es deportiva, vas bastante derecho, con el trasero empotrado en el asiento «ondulato». El depósito es elegante y supone una gran mejora con respecto al anterior, que te machacaba las partes más delicadas de la anatomía masculina.

BULBOSO

Por supuesto esto no quiere decir que todas las motos salidas de Borgo Panigale tengan que tener por decreto una posición de conducción muy estirada, con los pies casi a la altura del eje de la rueda trasera, un asiento mínimo y unos semimanillares que te echan encima del cuadro de instrumentos. Pero también es verdad que no tiene sentido convertir una moderna y exitosa «café racer» en una moto turístico-deportiva. Me explico, ¿cuántos pilotos de Ducati llevan pasajero en viajes largos? ¿No es suficiente un asiento como el

Los hombres de Bolonia han «ablandado» el carácter de la nueva 900 SS con la intención de que atraiga a la mayor cantidad posible de potenciales clientes. El asiento «ondulato» tiene una estética discutible.

del modelo anterior con un sistema desmontable para el pasajero? ¿Los que quieren hacer viajes largos con pasajero no tienen la Paso como opción lógica? Además, en Japón, el mayor mercado de Ducati, es ilegal llevar pasajero en autopistas. Creo que los fabricantes de accesorios como Giacomoto o Steve Wynne se van a poner las botas vendiendo colines monoplazas y reposapiés retrasados. Sin olvidarnos de los amortiguadores traseros Marzocchi, además de relojes de temperatura y presión de aceite (que inexplicablemente no vienen de serie).

Si nos olvidamos de los compromisos estilísticos, la 900 SS supone una mejora con respecto a su predecesora, gracias en parte al comportamiento del motor de sólo dos válvulas por cilindro. Los intermitentes son ahora parte integral de la carrocería y los espejos no desentonan, como ocurría en el modelo anterior. La forma del depósito me gusta muchísimo, inspirada en aquellos modelos «anatómico-bulbosos» de hace tres décadas. La versión semicarenada es, en mi opinión, mucho más bella que la otra.

Apuesto lo que quieras a que la primera se va a vender mucho más que el modelo totalmente carenado, ¡y además es más barata!

A diferencia de la 900 SS de los años '70, la calidad de los componentes es ahora excelente. El sonido del V-twin sigue siendo música pura, a pesar de cumplir las exigentes normas suizas. Pero, ¿ha matado Ducati la gallina de los huevos de oro al convertir a la 900 SS en un modelo «biposto»? ¿Esta remodelación ha perdido la magia de las «café racer»? Espero que no sea así...

Massimo Bordi ya está experimentando con la inyección electrónica, que acoplada a este propulsor refrigerado por aceite ha dado en el banco 7 CV. más en comparación con la actual versión de carburadores. ¡Aunque el modelo de inyección costará mucho más! Bueno, creo que la fábrica debería producir una gama de V-twin desmo, que empezaría con la 750 SS; seguiría con una «auténtica» 900 SS con asiento monoplaza, carburadores y semicarenado; para continuar con un modelo totalmente carenado y provisto de asiento biplaza, que bien podría ser bautizado como 900 SS2; y finalmente la «otto valvole». ¿Te gusta la idea? Bueno, Massimo, ya tienes los pedidos. ¡A trabajar!

Alan Cathcart/I. G.
Fotos: **Phil Masters**