

Ensayo: Ducati 500 Twin

En el Solo Moto n.º 5, mayo del 75, gracias a nuestro colaborador Christian Bourgeois, ensayamos la Ducati 500 Twin. Se trataba de lo último de la fábrica bolognesa, que tras muchos años de fabricar sus efectivos y característicos monocilíndricos, se ponía al día presentando su

350 y 500 bicilíndricos perpendiculares al orden de marcha.

Desde este momento empezó a rumorearse la fabricación en España de esta 500 que tan buena aceptación comenzaba a tener en el extranjero y más concretamente en Italia. Estos comentarios deja-

ron de ser rumores cuando en el Salón del Automóvil de Barcelona contemplamos con nuestros propios ojos la 500 Twin. La incógnita residía en si la aparición al mercado de esta motocicleta iba a ser inmediata o se iba a alargar año tras año. Pero según parece, Ducati trabaja y fuerte; no

drada". La 750 y 860 dos cilindros y los grandes monocilíndricos (en Italia hasta 450 c.c.) dan un carácter único a la casa italiana. No obstante, la 500 dos cilindros colocados perpendicular al orden de marcha sigue siendo, la mires por donde la mires, una Ducati. Su sonido, su ruido de distribución, su "patada" a altas vueltas, sigue haciéndola la Ducati de siempre, pero con una buena dosis de nueva técnica muy bien aplicada.

LA ESTETICA. Y EL CONFORT, PUNTO Y APARTE

Si hay alguien que tiene fama de buenos diseñadores, son los italianos. La Ducati 500 puede gustar o gustar menos; aunque indiscutiblemente su diseño es actual.

www.motosclasicas80.com

UNA REALIDAD.



¡QUE VAYA!

info@motosclasicas80.com

hace más de dos meses que ensayamos en esta misma revista la primera Vento 350 de la cadena de montaje, y es ahora en septiembre (tal como se había dicho) que se empiezan a entregar las tan esperadas 500 Twin.

Sí, tan esperadas porque por primera vez se fabrica en España una Gran Turismo bicilíndrica cuatro tiempos 500 c.c.; y a nivel internacional.

DUCATI SIEMPRE ES DUCATI

La 500 Twin rompe con la tradición de la casa de "pocos cilindros y mucha cilin-

Su depósito, llantas de aleación, tres frenos de disco, y sus innumerables cromados... hacen de ella una moto atractiva. Es por ello que Ducati Mototrans se apunta un tanto, puesto que la 500 española, es mucho más bella que la italiana.

Sentado sobre la moto, encuentro el manillar algo lejos. Los reposapiés están adelantados, de tal manera que la pierna está en forma de cuatro y el cuerpo tiende hacia adelante debido a la situación del manillar. Esta posición se hace incómoda después de muchos kilómetros (creo que es únicamente problema del manillar mal dispuesto).



La Twin que ensayamos hoy es poco consumidora, a pesar de lo que indique la fotografía. Por término medio nos gastó 5'5 litros los 100 kilómetros un punto a su favor de mucha importancia tal como se está poniendo el precio de la gasolina. La utilización de Super 96 es más que adecuada para la 500.

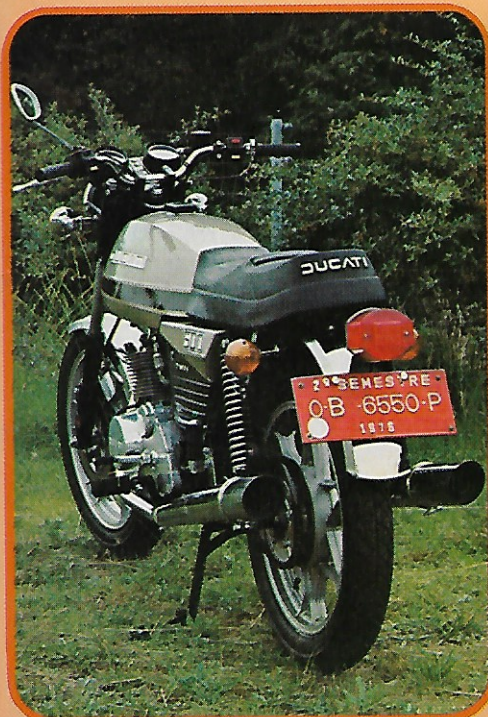


www.motosclasicas80.com

motos clasicas
80

info@motosclasicas80.com





— Lástima que los puños sean de plástico. Son francamente incómodos. Las piñas de conmutadores son marca Motoplat. Las manetas se han sustituido por unas metálicas.

— Las suspensiones traseras son amortiguadores de gas marca Telesco. Se mostraron algo duras pero perfectas en cuanto a estabilidad.

— Los frenos son Brembo (de importación italiana). La frenada es inigualable, progresiva e infatigable. Las horquillas también son Telesco. Las botellas están pintadas en un bonito negro mate. Mostrándose muy suaves son efectivas en cuanto a la estabilidad.

— El grupo motor por la parte izquierda. La tapa con tres tornillos, protegen los dos juegos de platinos.

A pesar de los 170 kilogramos que pesa la Ducati 500, el caballete es cómodo de colocar, aún no llevando agarradera para coger la moto. Lástima no incorpore de fábrica una pata de cabra, que tan útil es en una moto de estas dimensiones.

EL PROCESO DE PUESTA EN MARCHA

La Ducati 500 posee arranque eléctrico, y si por si este fallase, palanca de puesta en marcha en el lado derecho, no molestando en absoluto en la conducción.

La llave de contacto va situada bajo el depósito en la parte delantera derecha. Tiene una única posición, y para conectar las luces accionaremos los mandos (Motoplat) del manillar. En frío es conveniente cerrar el aire, accionando un rústico mando de starter situado en la piña izquierda, donde se encuentran también las luces de ciudad y carretera, larga, corta y la bocina.

El botón de puesta en marcha está en la piña derecha junto al mando de intermitentes (funcionan con toda precisión).

Apretando el botón amarillo enseguida suena el motor de arranque y posteriormente comienza a ronronear el motor. Pero... ¡Sorpresa! Aquí sólo funciona un cilindro... Pones más atención y a pesar de que funcionan los dos, parece un monocilíndrico. Según dicen, la tradición es difícil de olvidarla, y en este caso, el sonido de la nueva Ducati 500 se asemeja muchísimo a las características monocilíndricas de la misma marca.

...Engranamos la primera hacia abajo, la palanca en el lado izquierdo (siguiendo las normas USA) y comenzamos un ensayo que duraría todo un día soleado de septiembre por tierras catalanas. Las últimas indicaciones que nos han dado es que en un principio no la apretamos demasiado.

Nos la han entregado con algo más de 500 km y la devolvíamos ya prácticamente terminado el rodaje.

Nos damos cuenta enseguida que hasta 3.000 r.p.m. el motor casi no se mueve. De ahí hasta 6.000 r.p.m. notamos debajo nuestro unos 500 c.c. tranquilos, y al sobrepasar las 6.000 r.p.m. hasta casi las 8.000 r.p.m. donde empieza la zona roja, es donde el motor se dispara comprendiendo así los 45 CV que anuncia la fábrica.

La curva del par es muy horizontal y escalonada, subiendo en quinta relación las r.p.m. y la velocidad del siguiente modo progresivo: 100 km/h a 4.500 r.p.m.; 120

simo para el máximo aprovechamiento del motor. Con una primera ligeramente larga, paulatinamente se desmultiplica la caja de cambios, dando la impresión de llevar una auténtica relación cerrada. A pesar del largo recorrido de la palanca, se puede cambiar rapidísimamente de velocidad engranando las relaciones con toda precisión. Es interesante también, que al cambiar, el motor no pierde revoluciones, pudiendo mantener desde primera hasta quinta la moto a más de 6.000 r.p.m. (sin que baje en ningún momento) donde el motor saca todos los caballos que posee. Debido a ello, se puede arrancar fuerte, recorriendo los 400 metros salida, parada

según nuestro crono en 14 segundos 5 décimas, lo que para un 500 Twin cuatro tiempos, es excelente.

Debido al largo recorrido de la palanca se ha de ir con ojo en las carreteras sinuosas en no poner algún punto muerto. No cambiar con interés, puede costar un susto. Pero hablando de carreteras sinuosas la relación del cambio, es para todo tipo de curvas; y a altas vueltas, con un par motor muy bueno, unos frenos y estabilidad de los que hablaremos después... se pueden hacer diabluras...

El único inconveniente que hemos encontrado en la caja de cambios, es que es parado es difícil llegar hasta la primera velocidad, si por ejemplo hemos frenado en tercera. No obstante el punto muerto se encuentra con toda facilidad.

LOS FRENSOS ITALIANOS; EL CHASIS Y SUSPENSIONES "A LA ITALIANA"

La Ducati 500 va calzada con dos Michelin M38 de 18-3'25 delante y 18-3'50 detrás, alojados en sendas llantas de aleación de aluminio italianas, marca FPS.

Al igual que la 350 Vento, la 500 Twin va equipada con tres frenos de disco Brembo fabulosos. Dos delanteros, los que ya sería suficiente y para colmo un tercero trasero, para acompañar los dos primeros.

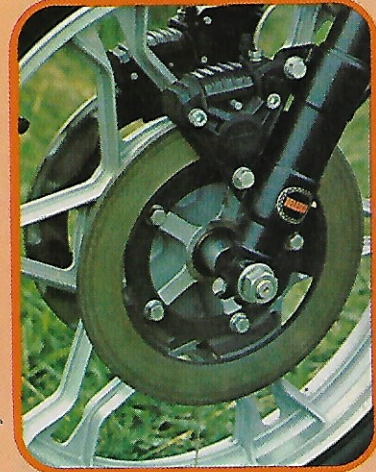
De un tacto agradable (la maneta del freno delantero tenía demasiado recorrido), y de una progresividad y eficacia excelente, nos recuerda a su hermano menor la Vento. Con tanto freno se pueden hacer verdaderas apuradas de frenada, aunque siempre contando con el límite de adherencia de los neumáticos. Ojo en mojado, pues los frenos de disco siempre hay que conocerlos bien sobre este terreno.

El chasis... a la italiana. Idéntico al italiano, el chasis que monta el 500 Twin de Mototrans, es un cuadro de cuna simple interrumpida por el motor. Por la parte posterior es cerrado. Por su grosor da impresión de muy robusto.

Al chasis se le han adaptado unas suspensiones Telesco que como veremos mostraron muy eficaces.

La delantera, de bastante recorrido, es blanda y cómoda sin perder sus buenas aptitudes. Los amortiguadores de gas traseros se muestran algo duros, pero aseguran una honrada estabilidad.

Con un conjunto motor-cambio, frenos y suspensiones de este calibre, se puede disfrutar mucho en carreteras sinuosas. La máquina se muestra manejable y a pesar de que cuesta acostumbrarse a su posición de conducción, el balanceo y traza de curva se puede variar fácilmente sin peligro alguno.

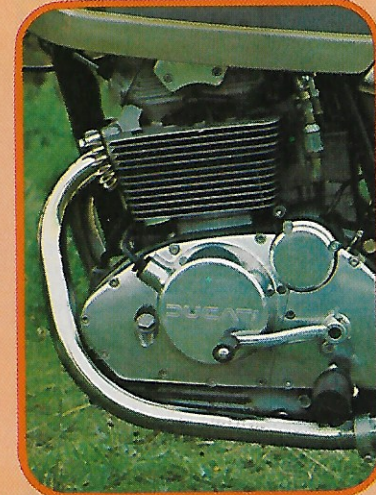


km/h a 5.500 r.p.m.; 140 km/h a 6.500 r.p.m.; 160 km/h a 7.500 r.p.m.; 170 km/h a 8.000 r.p.m. Estas velocidades y r.p.m. según los relojes que monta la máquina, marca VDO Walker, muy bonitos de diseño y muy exactos (los mismos que equipa la Vento 350).

La velocidad punta según cronómetro es de 161 km/h a 7.800 r.p.m.; velocidad más que buena para una 500 Gran Turismo. La 500 Twin puede rodar de cruceo a 6.500 r.p.m. sin que se fatigue el motor, lo que representa un buen 140 km/h; velocidad interesante para los que hacen medias frente a largas distancias.

LA CAJA DE CAMBIOS: UN PRODIGIO

Lo que sorprende de este 500 Twin es el escalonamiento de la caja de cambios. Este escalonamiento podríamos decir tan cerrado y bien encontrado, ayuda muchí-





La conducción urbana con la 500 Twin es sencilla y agradable. El motor al ralentí se oye muy poco y su manejabilidad entre coches por tratarse de una 500 es buena. Con lo único que se tiene que contar es al arrancar, subir el motor alrededor de las 3.000 r.p.m. para no tener que utilizar mucho el embrague y éste no sufra, sacando la moto con fuerza.

Continuando con el tablero de instrumentos, el velocímetro lleva incorporado cuenta-kilómetros total y parcial. Cuatro

(Ducati asegura que pronto serán sustituidos por unos mejores).

EL DEPÓSITO-SILLÍN UN CONJUNTO DE ACTUALIDAD

La Ducati 500 equipa un kit de muy buena presencia y actualidad. El depósito con una capacidad de 15 litros, de los cuales 3 litros son de reserva, se prolonga por la parte inferior para encajar con las tapas laterales, que dan acceso a la batería Yuasa 12 voltios y 18 amperios (sufi-

nes de la máquina. Para ello, con un simple tornillo se sacan los silenciadores para cuando se quieren recorrer muchas millas exigiendo al motor el máximo.

Como ya hemos dicho la 500 Twin no quema aceite, por lo que por los tubos de escape no saldrá humo alguno.

LA 500 "BAJO EL AGUA"

Después de un día de ensayo, sometiendo la máquina a toda prueba, pensa-

la autopista, fue de 5'5 litros los 100 kilómetros. Volviendo de Gerona hacia Barcelona a 120, 130 km/h de promedio rozó los 5 litros de super 96 lo que es un importante dato a favor de esta novedad de Mototrans.

Muchos dirán que la novedad y esfuerzo pertenece a Ducati-Bologna, pero para un público español ansioso de colocarse a nivel internacional con lo que respecta a motos de turismo, conociendo la poca industria auxiliar que existe en España con



Bajo el asiento, con cerradura antirrobo, se encuentran las herramientas, que por tratarse de una 500 c.c. no son muy completas.

Los relojes se mostraron muy precisos. Son marca Vdo Walker. Los chivatos cenales informan sobre la presión de aceite, la carga de la batería, luz larga e intermitentes.

La máquina monta de serie filtros de gasolina. Un buen detalle. Detrás del cilindro derecho está el desvaporizador de aceite.

Bomba trasera de líquido de frenos. La 500 Twin adopta también la palanca de arranque por lo que le pudiera pasar al arranque eléctrico...

Los chivatos luminosos indican la presión del aceite, la carga de la batería, el funcionamiento de los intermitentes, y de la luz lar-

En cuanto a las ya comentadas pías mandos de luces etc. Motoplat, diremos que se han incorporado manetas de metal, de mucho mejor tacto que las clásicas de plástico.

Las luces... OK. A pesar de no llevar luz de freno (puede montarse), la Twin ilumina muy bien, principalmente la larga. El freno trasero es vistoso, y funciona la luz de freno tanto al accionar el delantero como el trasero.

Incomprensible lo baratos y baja calidad de los puños de plástico del manillar

ciente para accionar con fuerza el arranque eléctrico), parte del sistema eléctrico y el gran filtro de aire, cartuchos recambiables levantando el sillín.

Hablando del sillín, las apariencias engañan. Da la impresión que este nuevo producto (poliuretano), con que se hacen los sillines de la nueva gama de Mototrans, no sea suficientemente confortable. Pues sí, es algo duro pero no fatiga en absoluto, no se deforma al circular varias horas sobre la moto ni se empapa con el agua. Se levanta formando debajo de él una pequeña cavidad, donde se encuentran las herramientas, por cierto no muy completas. Tendremos a buen alcance el filtro de aire. Una cerradura antirrobo, asegurará las herramientas y demás utensilios que se puedan dejar.

LA DUCATI 500 TWIN, UNA MOTO LIMPIA

Como casi todas las motos italianas, la Ducati 500 de Mototrans es una máquina limpia. No pierde aceite por las juntas y en ningún caso lo quemará. El nivel de aceite del cárter nunca variará manteniéndose durante los 3.000 km recomendados los 3,5 litros de SAE 20 W 50.

Los escapes, idénticos al de la 350 Vento, originan un sordo petardeo que ayudado por el ruido del motor, parece un monocilíndrico. Dos silenciadores colocados en el extremo de cada uno de ellos, restringen algo (muy poco) las prestacio-

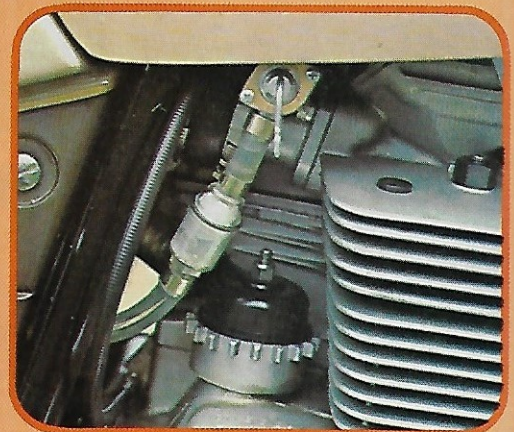
mos en devolverla tal como nos la habían entregado, limpia.

Para ello nada mejor que una manguera y a presión inundarla de agua. Después pensamos que para secarla lo mejor sería hacerla funcionar y con el viento...

Contacto y apretar el botón amarillo sería suficiente para que el motor murmurase después de la intensa tromba de agua. Esto nos demostró que tanto las pipas de bujías como todo el sistema eléctrico estaba bien protegido. Ojo con los frenos en mojado, el tacto varía algo y las tres primeras frenadas clavan.

Y PARA TERMINAR... ¡CASI UN MECHERO!

Nos sorprendió el consumo de la 500. El promedio después de probar aceleraciones, apurar en carreteras sinuosas y probar repetidas veces velocidad punta en



respecto a la motocicleta y viendo en este ensayo que se está procurando utilizar todos los medios españoles alcanzables para la construcción de la máquina, sin por ello situarse inferior a su hermana gemela italiana, creo que la podemos catalogar como Ducati-España, Ducati-Barcelona, en una palabra Mototrans.

¡Ah! y nos gusta más que la italiana.

Texto: BRUNO GORINA
Fotos: EDUARDO RUBIO

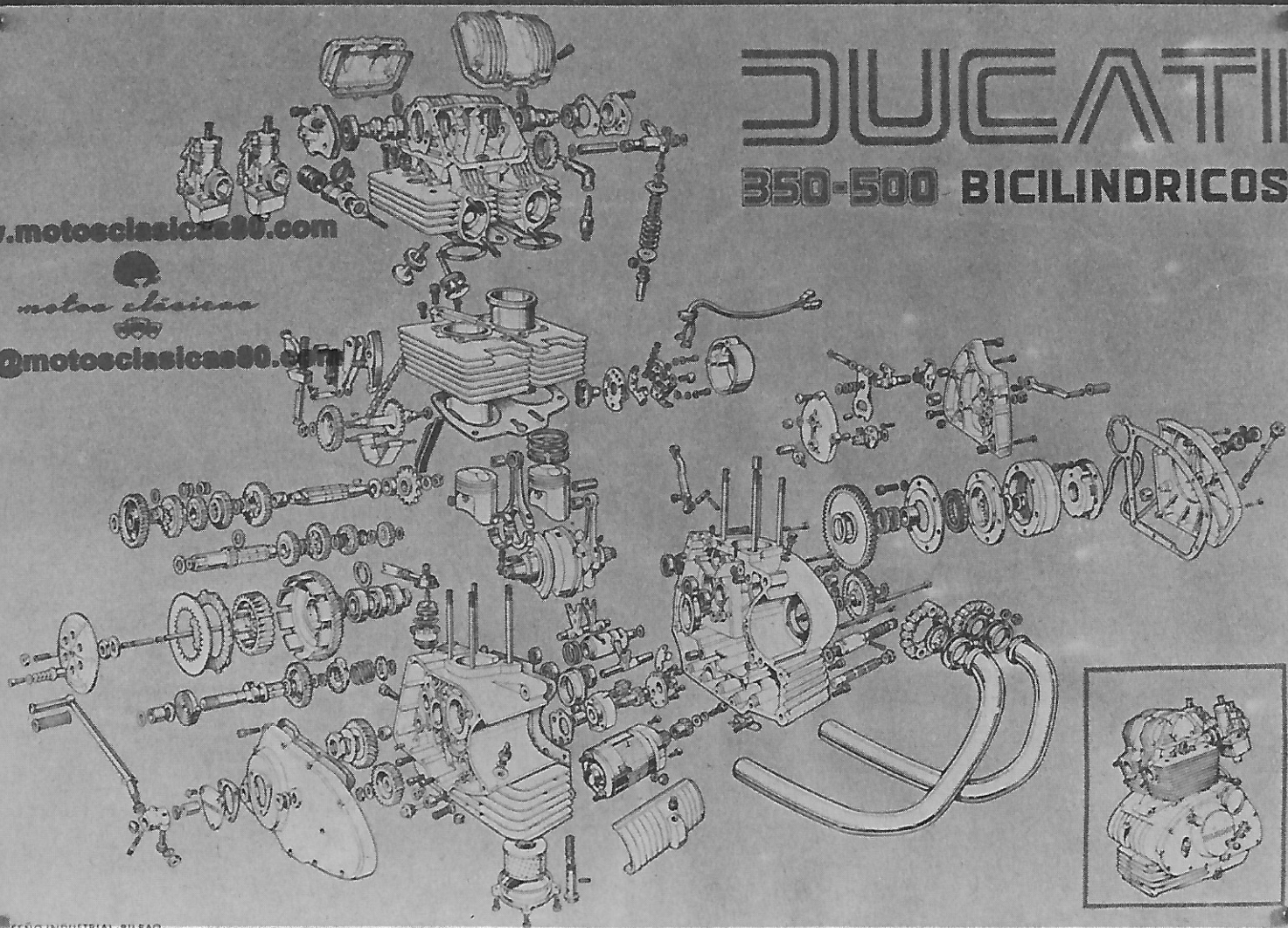
DUCATI

350-500 BICILINDRICOS

www.motosclasicas80.com

motos clasicas

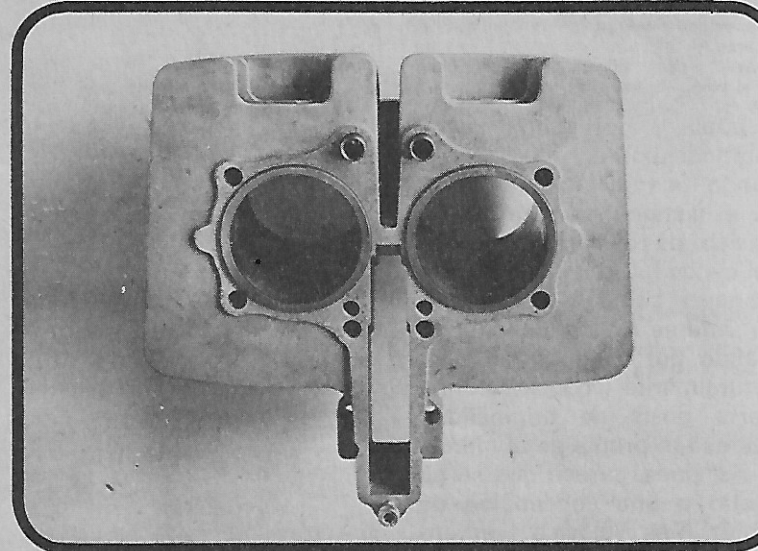
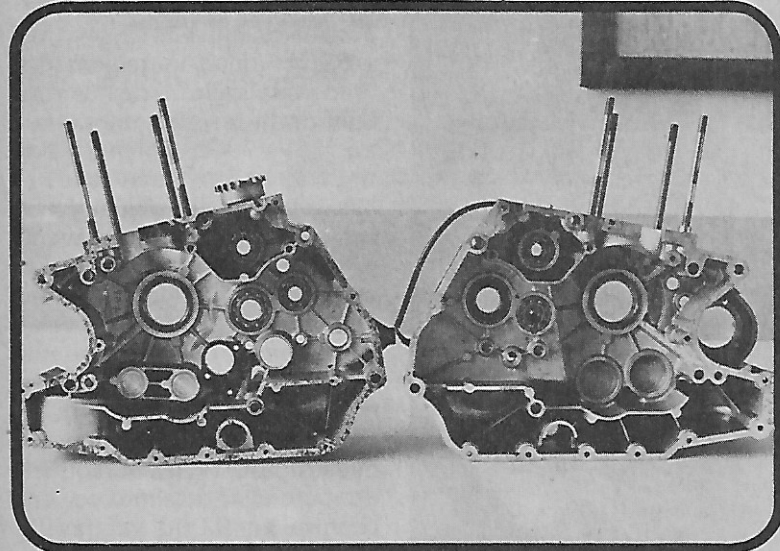
info@motosclasicas80.com



Despiece general del motor. El esquema está realizado en Mototrans y se ha preparado para que lo usen también en Italia. De ahí que ponga Ducati 350 - 500, varía el diámetro y carrera, y dimensiones de válvulas y carburador.

Disposición de los dos carters interiormente, con los cojinetes de bolas de los ejes de cambio y se ven los cojinetes de cigüeñal lisos de fricción.

Vista superior del bloque de cilindros, con la ranura central que deja paso a la cadena de distribución.



En abril del 75, la casa Ducati italiana, saca al mercado una novedad: Las bicilíndricas 350 y 500, que suponen una ruptura de moldes para la marca, sobre todo por la concepción del motor, de técnica totalmente nueva, no para la moto en general, pero sí para las aferradas convicciones de cómo debe ser un motor en esta fábrica.

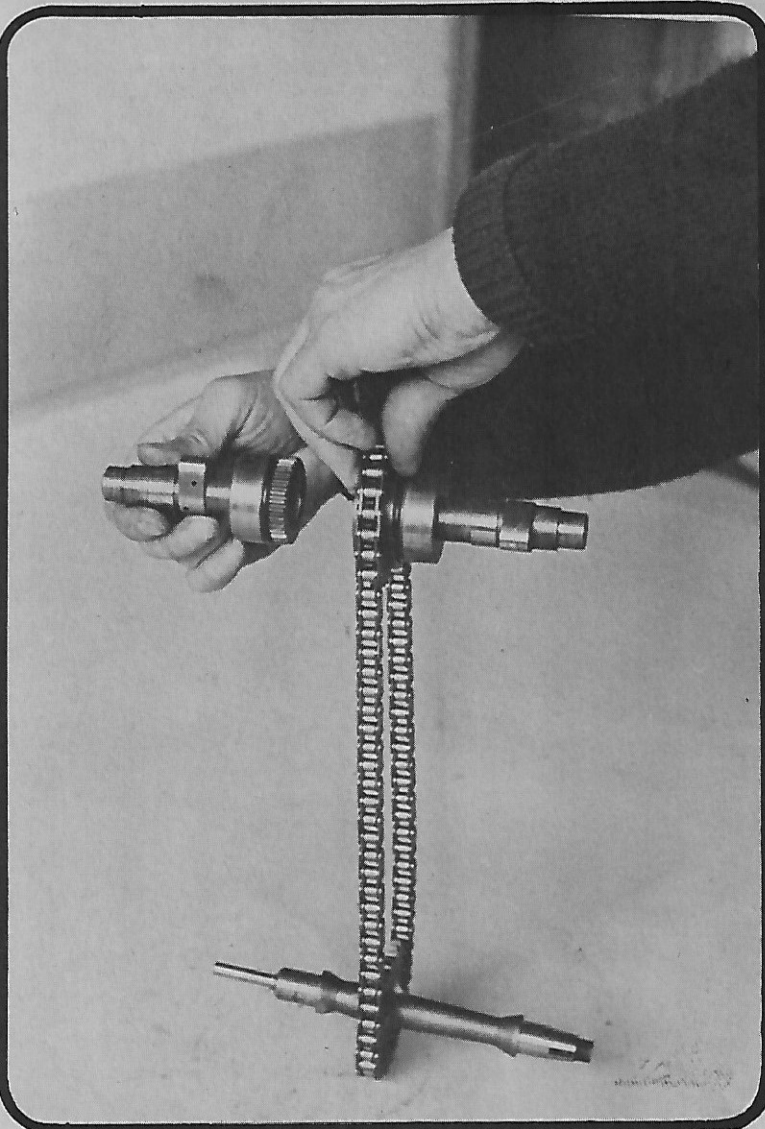
En el salón de Barcelona de este mismo año, Mototrans causa la sorpresa al anunciar que va a construir en España el modelo 500, exponiendo un prototipo de esmerada apariencia y con detalles que mejoran al modelo original, la 500 GTL italiana.

Hoy, después de ponerse definitivamente a la venta el modelo, hemos hecho una visita a Mototrans para ver con exactitud cómo es esta moto.

EL MOTOR

Prácticamente, el motor completo de la Ducati 500 TWIN viene importado de Italia, aunque se está preparando una fase progresiva de construcción de piezas en España, para lograr cubrir en un futuro próximo toda la producción del grupo matriz con fabricación nacional.

Como hemos dicho, las características de este motor rompen con la línea habitual de Ducati, por dos motivos muy concretos: En primer lugar se trata de un bicilíndrico en línea de cara a la marcha, abandonando la idea del bicilíndrico en V longitudinal, que tan buenos resultados ha dado a la marca, pero que no ha acabado de convencer a todos.

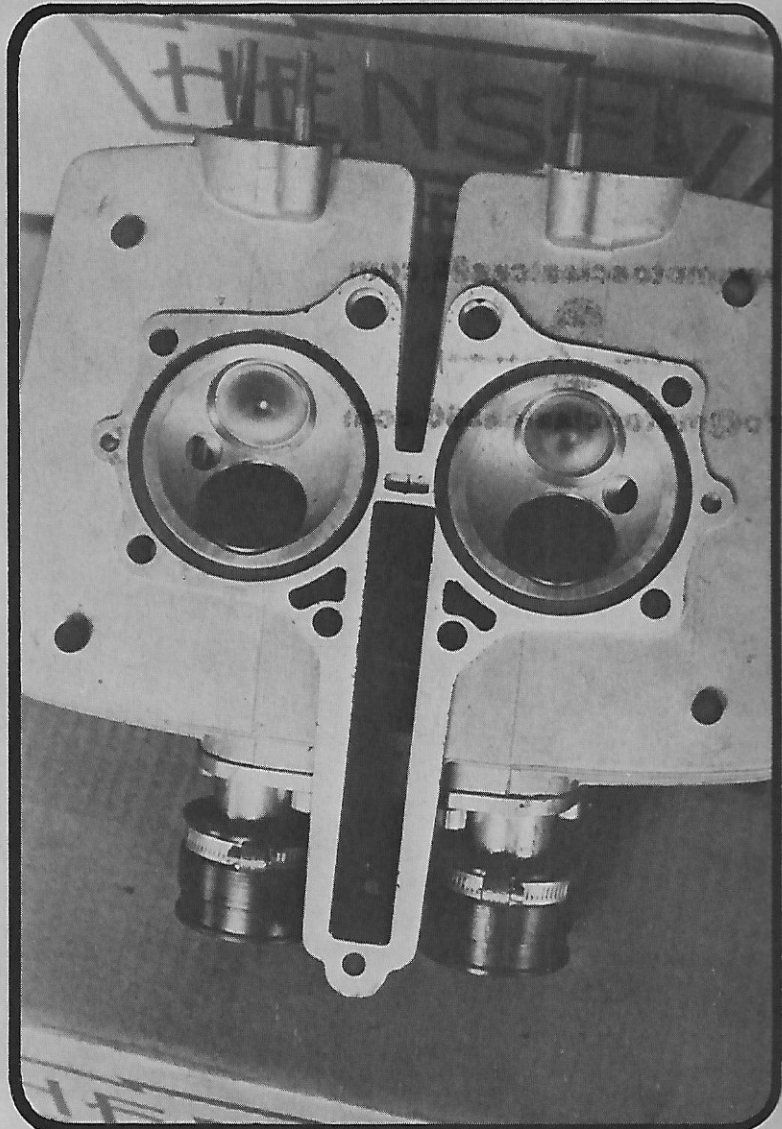


El movimiento al eje de levas se realiza a través de un árbol situado tras el cigüeñal, y conectado a éste por engranaje desde el embrague. Se puede ver los dos ejes de levas (uno para cada cilindro) que se unen en el piñón de toma de la cadena.

el público, quizá por motivos estéticos sobre todo. En segundo lugar, también abandona el sistema de distribución clásico de Ducati de mando del eje de levas por árbol y engranajes cónicos, pasando a un sistema más tradicional de mando por cadenas, aunque, naturalmente, conserva una cierta dosis de originalidad que es tan propia de la marca.

Así pues, parece que se ha vuelto a una concepción de motor más "clásica", entendiendo con esto que es la forma más común de hacer un tipo de motor como éste, aunque en realidad la técnica interior del motor es bastante avanzada, pero integrándose a la corriente "japonesa".

Una de las cosas que más llama la atención al ver las características técnicas de este motor son sus dimensiones de cilindro, que tiene unas cotas de diámetro por carrera de 78

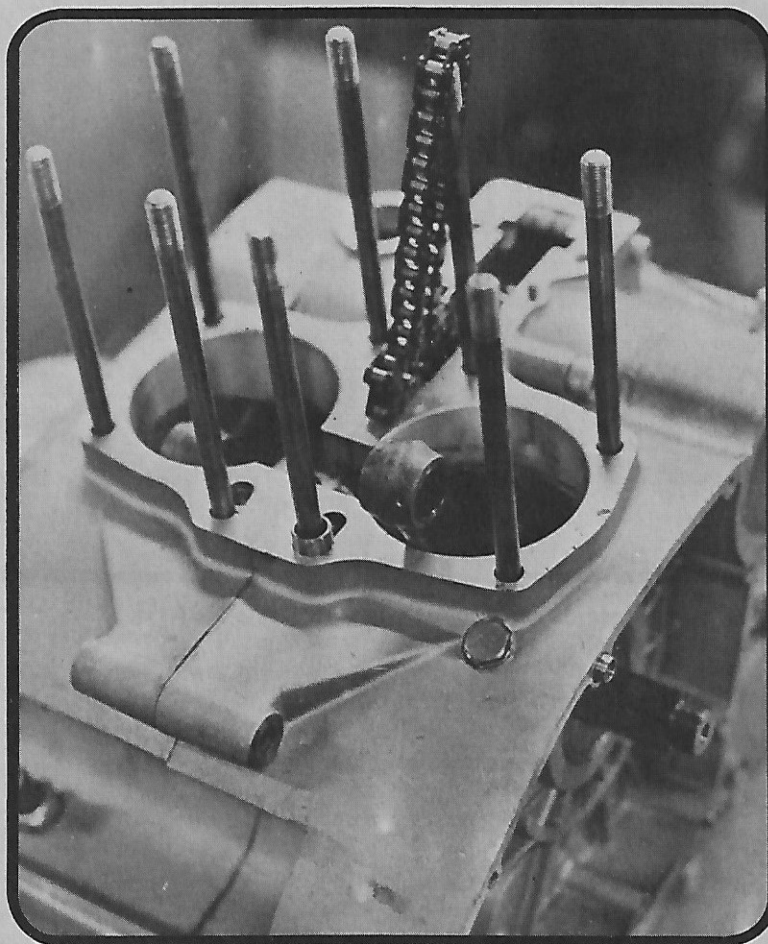


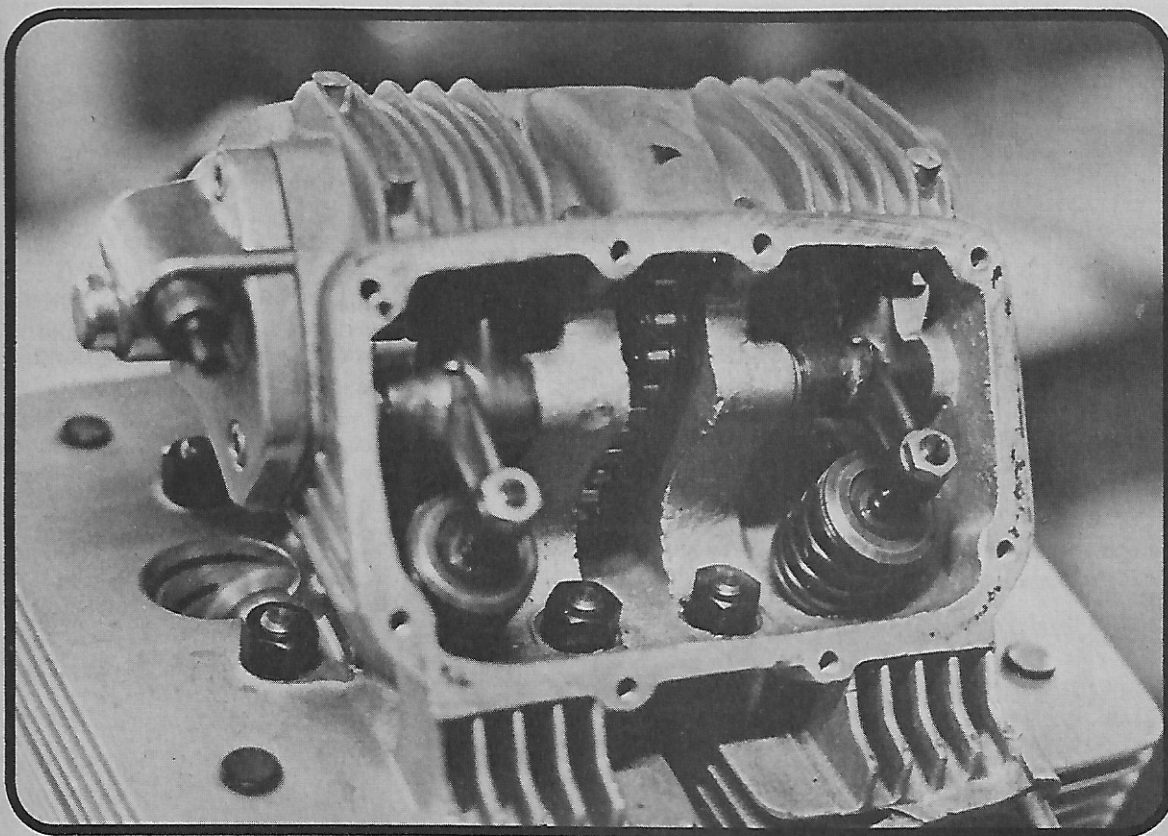
Las cámaras de explosión de la culata son de forma hemisférica, con fuerte inclinación de los ejes de válvulas.

x 52, es decir, notablemente "supercuadrado", de carrera muy corta respecto al diámetro.

Este hecho hace que el motor tenga la posibilidad mecánica de girar a un elevado n.º de vueltas, pues el régimen máximo que puede alcanzar un motor, depende de la velocidad media del pistón, naturalmente siempre que los demás órganos permitan que el motor gire a ese régimen. En nuestro 500 TWIN, el régimen de potencia máximo se encuentra en 8.000 vueltas, lo que para esta carrera supone una velocidad media de pistón de 13,86 m/seg, que se puede considerar como muy baja, teniendo en cuenta que hoy día el límite máximo está situado alrededor de los 20 m/seg, en los motores de competición. Esto da idea de lo "apretado" que va el motor respecto a sus posibilidades teóricas, y que

Cárter desprovisto del bloque de cilindros con la cadena de distribución.





uso, con la salvedad de que requiere una lubricación de presión bastante elevada, y siempre correcta; con un poco de cuidado en el mantenimiento en cuanto a cambios de aceite y limpieza de filtros, se asegura una duración prácticamente ilimitada y perfecta de condiciones, en cuanto a uno de los problemas de las motos para hacer muy grandes kilometrajes sin necesidad de revisar o sustituir los cojinetes de cigüeñal. La lubricación se realiza por medio de una bomba de engranajes de muy buena apariencia.

Al ser el cigüeñal de una sola pieza, las bielas son, naturalmente desmontables, y de aspecto robusto.

Los pistones están rebajados en la parte baja del bulón,

El cigüeñal con su enorme contrapeso central y dos apoyos, que al igual que la cabeza de biela, gira sobre cojinetes lisos de fricción. Las bielas son desmontables, y los pistones están rebajados en las faldas laterales para reducir rozamientos.

El reglaje de válvulas se puede efectuar con facilidad sacando las tapas de distribución. Los balancines son de un aspecto más que robusto.

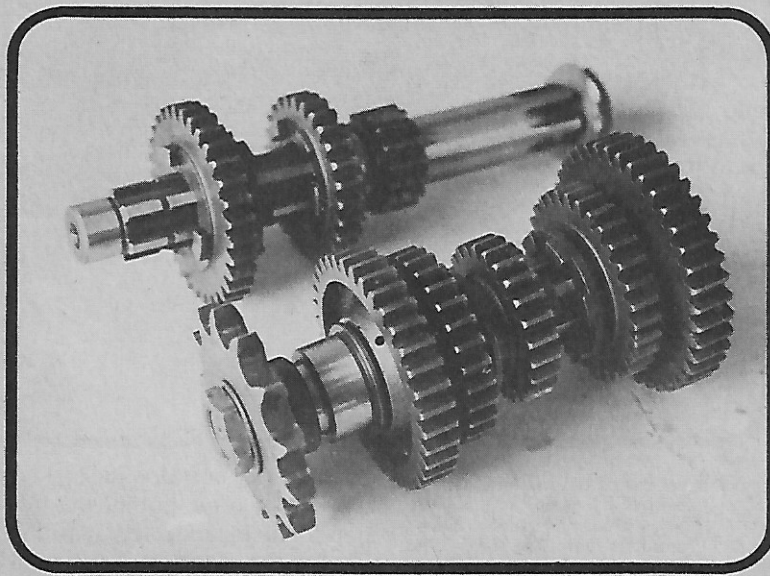
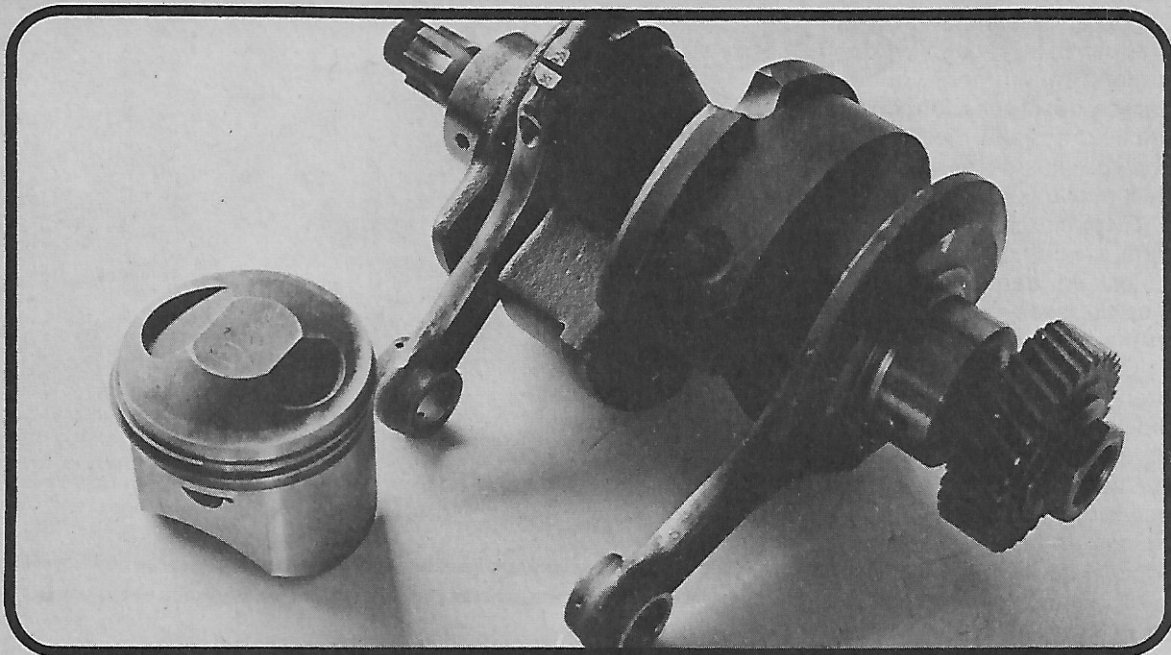
en nuestro caso, indica que este motor va muy desahogado de rendimiento mecánico a nivel del grupo motor, lo que es una garantía de resistencia mecánica excelente.

De hecho, esta idea es una constante en la construcción de la totalidad de las piezas del motor, que por lo menos sobre el papel, da muestras de una robustez mecánica a todos los niveles que es difícil encontrar hoy día.

El cigüeñal está fundido en una sola pieza, y tiene las bielas caladas a 180°, lo que significa que cuando un pistón está en el punto muerto superior, el del otro cilindro está en el punto muerto inferior, disposición bastante clásica actualmente, a excepción de algunas inglesas, que están caladas a 360°.

Los contrapesos tienen una forma muy curiosa, pues son pequeños en los extremos del cigüeñal, y de una sola pieza en el centro, común a las dos bielas, y muy grueso, pues no lleva apoyo de bancada en el centro.

Los apoyos de bancada, así como los de cabeza de biela, giran sobre cojinetes lisos de fricción, técnica derivada del automóvil, que proporciona un bajo rozamiento y una gran capacidad de resistencia al

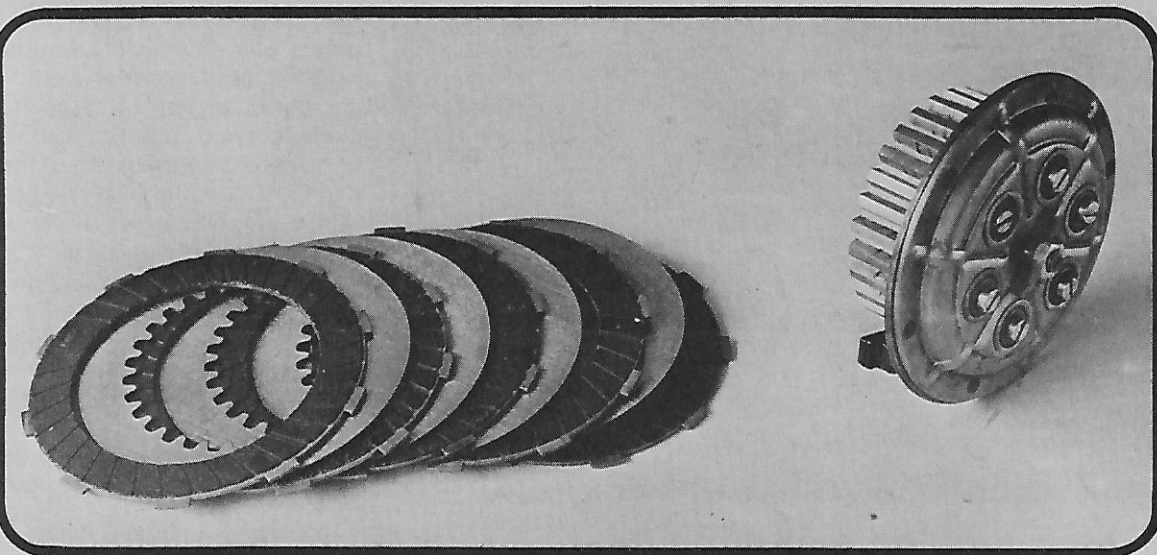


Ejes primario y secundario de cambio, con algunos de los piñones y el de salida de cambio.

como se hace actualmente para disminuir rozamientos con el cilindro.

La culata, de una pieza como el bloque de cilindros, tiene las cámaras de forma hemisférica, con las válvulas formando 60.º entre sí, lo que es una técnica de construcción moderna que permite que los pasos de admisión y escape no hagan curvas cerradas, permitiendo un mejor rendimiento termodinámico.

El sistema de distribución es por eje de levas en culata, mandado por cadena, con eje



Campana de embrague con los discos de fricción desmontados.

de balancines. La cadena que mueve el eje de levas está mandada por un eje situado en la parte trasera de los cilindros, que toma su movimiento desde el cigüeñal por medio de piñones, a través de la transmisión primaria, engranando en la campana del embrague. Esta cadena es de un tamaño muy grande, que casi parece desproporcionado para la cilindrada del motor, lo que vuelve a incidir en la longevidad mecánica.

En la culata, la cadena hace girar a un piñón de estriado inferior, en donde encajan los ejes de levas de cada cilindro, formando una sola pieza.

Otra pieza que parece sobredimensionada son los balancines, que llevan el tornillo de ajuste de reglaje de válvulas de forma que queda muy accesible al quitar las tapas situadas en la parte delantera y trasera de la culata.

El diagrama de distribución es el siguiente: Admisión 32.º - 70.º, Escape 68.º - 39.º, que podríamos decir que es del tipo "turismo rápido", y que no debería dar problemas de funcionamiento a bajo régimen ni de períodos de calentamiento demasiado lentos.

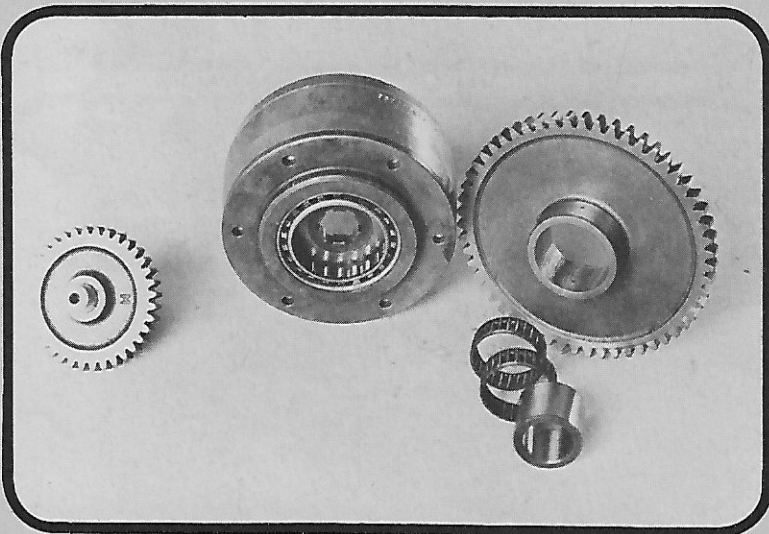
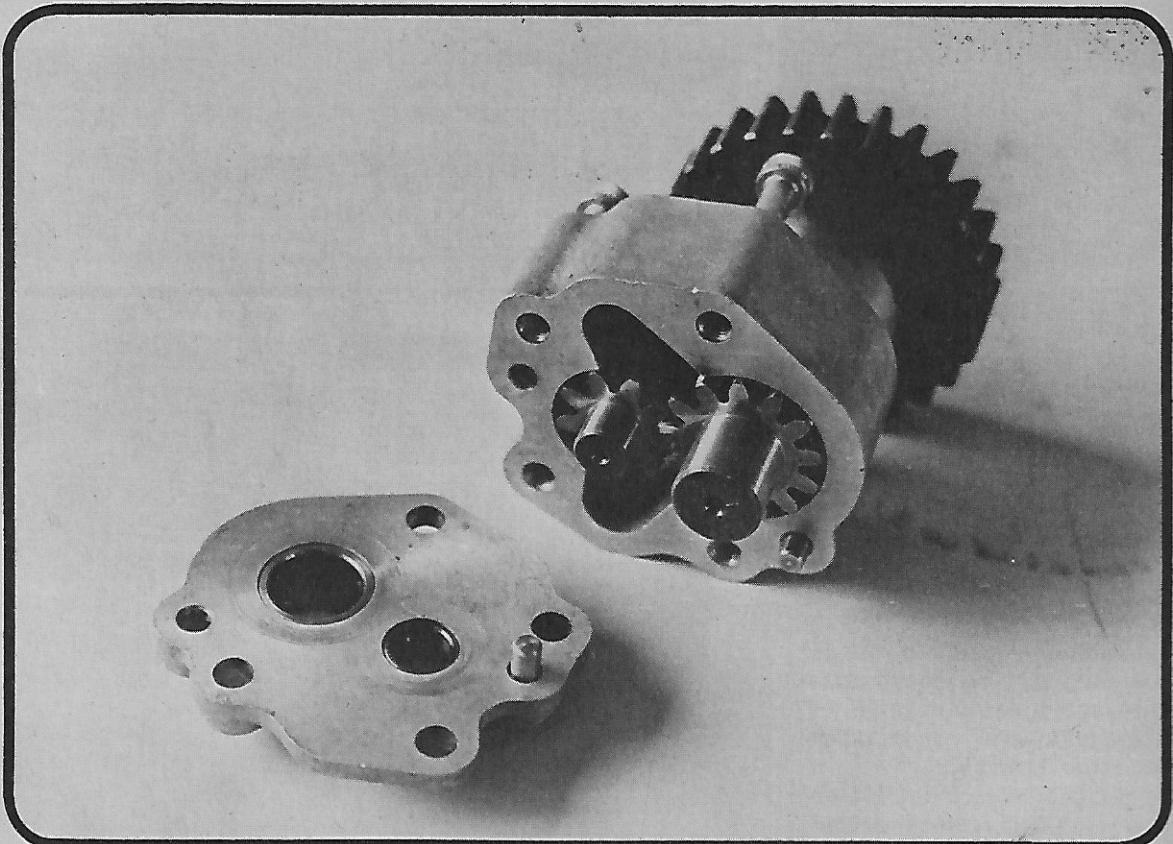
La transmisión primaria es por engranaje helicoidal, y el embrague, como es norma en motores de este tipo, de discos múltiples en baño de aceite.

El cambio de marchas es de cinco relaciones en toma constante, con la cuarta algo más corta que la desmultiplicación directa, y una quinta no demasiado larga (4.ª : 1,074, 5.ª : 0,9).

El sistema de encendido es

de distribución, y sistema de avance centrífugo que proporciona un avance máximo de 42.º, siendo el estático de 12.º

Un punto muy bien conseguido de la parte eléctrica es el dispositivo de arranque, con el motor atacando constantemente sobre un engranaje conectado a otro del cigüeñal, y que mueve a su vez el volante Motoplat de carga de batería, es decir que carece de béndix, pieza que suele dar problemas de arranque. Mientras gira el cigüeñal el motor de arranque no lo hace pues se acopla con un cojinete especial que permite el giro en un solo sentido.



El piñón del motor de arranque está en toma constante, y funciona en un único sentido gracias al cojinete especial que se ve en el centro, de forma que el motor no arrastra al arranque, pero sí al contrario.

por batería, con dos juegos de platinos y dos bobinas, quedando la leva de los platinos en el eje que manda la cadena

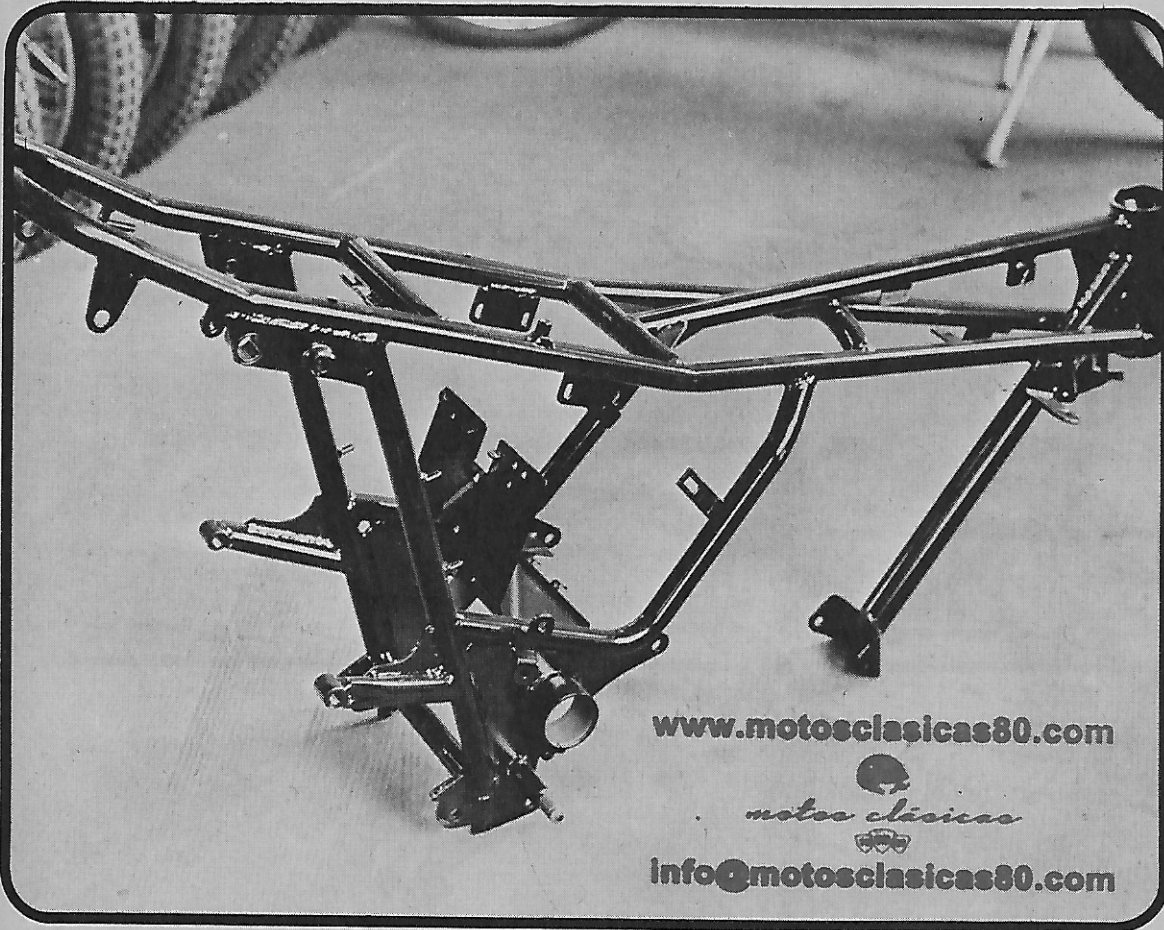
La bomba de aceite de engranajes es una garantía del buen funcionamiento del circuito de lubricación, y su apariencia es inmejorable.

La carburación está a cargo de dos Dell'Orto PHF de 30 mm, y el mando de acelerador se hace por un cable simple que se desdobra en dos.

EL CHASIS

Las modificaciones que Mototrans hace sobre el modelo italiano están a nivel estético, y sobre todo a nivel de bastidor y accesorios.

El bastidor, de apariencia no muy clásica, parece, sin embargo, muy robusto, y su principal novedad reside en el eje basculante, que incorpora un sistema de excéntrica que sirve para el tensado de cade-



Vista del chasis desnudo que tiene algunas modificaciones respecto al modelo italiano, la más importante la posición de motor algo más elevada.

tante, cabe señalar la presencia de un manocontacto de presión de aceite que indica la falta de presión en el circuito, cosa que según lo explicado anteriormente, casi nos atreveríamos a juzgar indispensable.

Textos: A. Cobas
Fotografías: José M.ª Alguersuari

CARACTERISTICAS TECNICAS DUCATI 500 TWIN

MOTOR

Bicilíndrico en línea cara a la marcha, cuatro tiempos refrigerado por aire, cigüeñal calado a 180°.

Diámetro por carrera: 78 x 52 x 2, 469,9 c.c.

Distribución por un árbol de levas en culata mandado por cadena. Diagrama: 32.º-7.º (admisión), 68.º-39.º (escape). Juego de funcionamiento en frío de válvulas 0,05 Adm. 0.10 Esc. Relación de compresión 10:1.

ENCENDIDO:

Por batería y doble juego de ruptores, y dos bobinas.

Avance de Encendido 12.º - 42.º Separación platinos 0,40.

Bujía Champion L-81. Distancia electrodos 0,50.

LUBRIFICACION

Círculo de presión de aceite mandado por bomba de engranajes con dos filtros.

Capacidad del cárter: 3,5 litros SAE 20W50.

CARBURACION

Dos Dell'Orto PHF de 30 mm. Surtidor principal 105. Surtidor de mínima 65.

Tornillo de aire de ralentí mínimo de apertura 1,5 vueltas.

TRANSMISION

Primaria por engranaje helicoidal. Relación 2.125 (32/68). Secundaria por cadena. Relación 2.923 (13/38).

Cambio de 5 relaciones 1.ª 2,5 - 2.ª 1,714 - 3.ª 1,333 - 4.ª 1,074 - 5.ª 0,9.

BASTIDOR

De tubo de acero estirado en frío, de simple cuna interrumpido con motor portante. Tensado de cadena por excéntrica en el eje basculante.

Horquilla delantera telehidráulica Telesco.

Amortiguadores traseros de gas Telesco con depósito separado.

La alimentación está a cargo de dos carburadores Dell'Orto PFH de 30 mm de diámetro de difusor.

na, con lo que en esta operación queda automáticamente garantizada la alineación de la rueda trasera.

Este sistema, directamente derivado de la técnica de competición, asegura además una mayor rigidez a nivel del anclaje del basculante al chasis.

Esta operación del tensado de cadena se efectúa muy fácilmente con una herramienta que va incluida en el juego de la moto, sin más que aflojar dos tuercas, y girar con ella la excéntrica.

En cuanto a los accesorios con que cuenta la moto, todo se ha comentado y no queda mucho por decir: Llantas de aleación, tres discos con pinzas Brembo (lo mejorcito que se puede encontrar hoy día en el mercado), amortiguador de dirección regulable Telesco (¡ya era hora!), amortiguadores traseros de gas con depósito separado de la misma marca, así como la horquilla especial para esta máquina.

Como último detalle impor-

Una de las particularidades más interesantes de este chasis es su sistema de tensado de cadena, por excéntrica, y para efectuar el tensado de la cadena, la moto lleva entre sus herramientas la que se muestra en la foto.

