

PREVIO	☐
PRESENTACIÓN	☐
TOMA DE CONTACTO	☒
PRUEBA	☐
COMPARATIVO	☐

i + *

más por

Para tratar de recuperar el Mundial de Supersport, Ducati tiene en la 748 R una buena base con una parte ciclo excepcional y un motor que rinde su potencia máxima un poquito más abajo. Y por menos dinero... ¿Más por menos?

Álex Medina
Fotos: Tino Martino/AM



menos

?



www.motoespecial.com
148
moto especial
info@motoespecial.com

Ducati ha remodelado por completo el concepto y la gama que hasta ahora tenían entre las Supersport, y su versión más competitiva es la nueva 748 R.

Tres son las opciones que ofrecen los italianos: 748 E, 748 S y 748 R.

Con una misma base, pero con diferente nivel de equipamiento, la versión R es la más potente, la mejor equipada y, lógicamente, la más cara.

La 748 E es una biposto sencilla (llantas Brembo, amortiguador Sachs Boge y sin posibilidad de variar el ángulo de dirección), pero ideal para conocer las sensaciones de una Ducati. Una moto de raza por 1.969.000 ptas.

La versión S monta llantas Marchesini, horquilla Showa "gold" y se sirve en monoplaza o "bi" por 2.069.000 ptas.; la 748 R que nos ocupa es la versión más evolucionada, y cuesta 313.000 ptas. más.

Es una moto con carácter, en la que los técnicos de la firma de Bologna, en poder de unos americanos, tratan de buscar más potencia sin tener que alcanzar un régimen de giro muy elevado, y en la que el importador español confía plenamente, pues cuesta 2.382.000 ptas., mientras que la versión SPS del pasado año ascendía hasta 2.619.496 ptas.

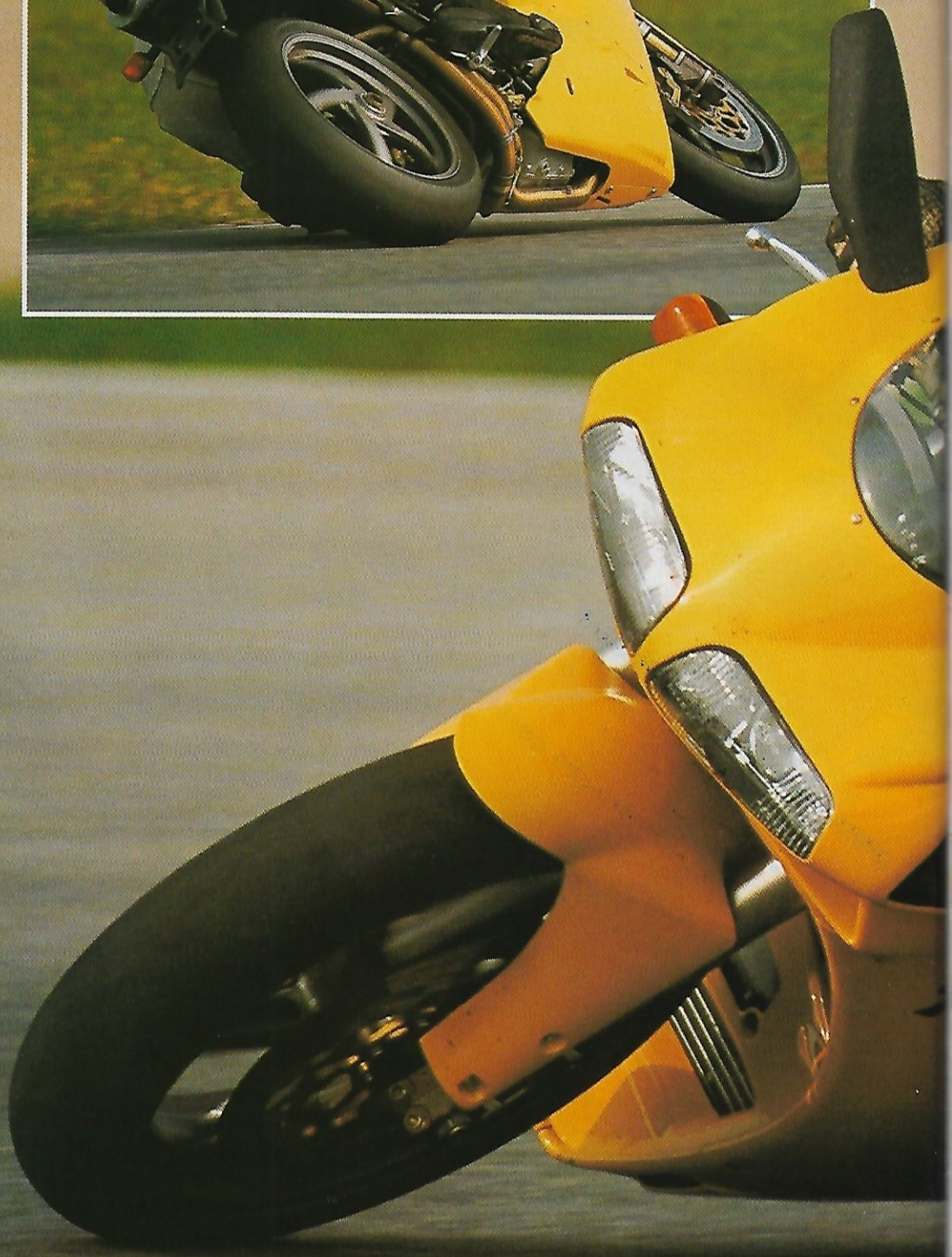
Cuando Ducati perdió el Mundial de Supersport, tenía dos opciones.

La primera era abandonar esta categoría y la segunda, apostar por ella invirtiendo en un nuevo producto que se inspirase en la exitosa 996 de Superbikes.

"Ha nacido para ser la moto más competitiva del Mundial de Supersport-me explicaba Andrea Bordi, uno de los ingenieros de la marca-. Este año no nos han ido las cosas muy bien, así que hemos decidido mejorar sustancialmente la moto. Necesitábamos más potencia.

Básicamente hemos aplicado al motor de 748 las modificaciones que hicimos el pasado año en el Mundial de Superbike y que fueron muy positivas. Hemos montado unos conductos más cortos para lograr en el sistema de aspiración una superior armonía, y la nueva ubicación de los inyectores mejoran el rendimiento volumétrico.

Éstas son dos diferencias con-



**Forma parte del nuevo equipo de Superbike de
Este modelo 748 R cuesta 237.000 ptas. men**

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



e Ducati, compuesto por dos versiones de 996 y dos de 748.
os que la SPS del 98, y se comercializará a partir de diciembre

ceptuales; además, el airbox tiene mayor volumen y las válvulas, un diámetro más grande y un nuevo diagrama de distribución. Hemos mejorado el nivel de potencia sin hacer que el motor gire más arriba, y esto es muy importante, porque trabajar en regímenes más elevados puede significar perder fiabilidad...".

Cuando Carl Fogarty perdió el Mundial de Superbike de 1997, que se llevó Kocinski con su Honda RC-45, en Ducati trabajaron a fondo para que aquello no volviese a suceder; una de las mejoras más importantes que se hicieron en la moto del 98 con la que ese tipo con ojos saltones, que sigue siendo el mejor piloto de cuatro tiempos sobre una Ducati, devolviera la corona a la marca italiana, tenía mucho que ver con la inyección. Al igual que en los coches de Fórmula 1, se colocaron los inyectores encima de las trompetas de admisión, y eso es justamente lo que se ha hecho en la 748 R. De esta forma se asegura una mezcla mejor combinada con el imprescindible aire para la combustión.

Los cuerpos de inyección de 54 mm están colocados dentro del airbox, al igual que en la moto de Carl Fogarty.

Otras modificaciones afectan al diámetro de las válvulas de admisión (36 mm) y al de las de escape (36 mm), pistones, juntas metálicas, bielas de titanio, bombas de agua y aceite.

La parte ciclo también ha sido rediseñada y se han variado algunos de sus componentes.

Lógicamente, se mantiene el bastidor multitubular que hace únicas a las motos de Bologna, pero en esta versión R, y también en la S, el ángulo de la columna de dirección es regulable y el subchasis, desmontable de aluminio.

La horquilla invertida Showa, con barras de 43 mm, común en la 748 S, 996 y esta versión 748 R, tiene un tratamiento antifricción de color dorado que en los últimos tiempos, y con las motos de GG.PP. como referencia, parece otorgar cierto prestigio.

El equipo de frenos es Brembo y está compuesto por un doble disco de 320 mm delante y pinzas de cuatro pistones diferenciados; los discos son de una especial aleación de acero y los carretes, de aluminio, mientras que la bomba es radial.

Rubén Xaus

"Con la Ducati hay que ser suave, como con una mujer"

La actuación de Rubén Xaus en el pasado Campeonato del Mundo de Supersport pusieron los pelos de punta a muchos miles de espectadores y le revalorizaron como piloto.

En España, las carreras de 4T no gozan de la popularidad que sí tienen en otros países, y tal vez sea precisamente este corredor alto y fuerte de San Cugat (Barcelona) quien consiga, cuanto menos, que las carreras más espectaculares del 99 lleguen en un plazo no muy largo a nuestras pantallas de TV.

Rubén, a sus 21 años, es todo un piloto oficial de Ducati y será el compañero de equipo de Paolo Casoli, que este año se ha visto desbordado por el nivel de las Yamaha R-6, además de que una caída en un entrenamiento privado le produjo una complicada lesión en el hombro.

Rubén está de moda.

"Me encanta la idea de estar en un equipo de fábrica, la moto me ha gustado mucho, y éste debe ser un paso para ir al equipo de Superbikes. Ése es mi objetivo".

Aquel chaval al que su padre, una persona capaz de salir con su BMW desde San Cugat para irse a Santander a meterse una mariscada y volver a casa el mismo día, le metió en las motos y las

carreras muy prontito, se desenvuelve bien allí donde va.

Habla un correcto inglés y se defiende en francés e italiano. Entrena en el CAR de San Cugat (Centro de Alto Rendimiento), sabe lo que es vivir fuera de casa, moverse por el mundo y es rápido. Muy rápido.

En Mugello estuvo conociendo la que será su moto de carreras: "Hay que trabajar a nivel de potencia, pero la moto va muy bien".

Allí rodó a ritmo de récord y, en Misano, con una unidad de 748 R como las nuestras, marcó un 1'40 cuando, con su Yamaha, en un circuito en el que ganó la carrera del Mundial con la Yamaha R-6 de su antiguo equipo, lo hizo en 38.

Con respecto a la 748 R me explicaba: "Es la primera vez que pruebo una Ducati de calle y, a nivel de parte ciclo, me ha parecido muy fácil de llevar, muy consistente, con una buena línea de curva. Los frenos Brembo son efectivos; de hecho, los Brembo han ido bien toda la vida y las suspensiones transmiten confianza. Por ser una moto de calle, es muy buena, no es muy radical, es fácil y te cansas poco. En otras motos la llegada de la potencia es más brusca, aquí todo es más relajado".

- ¿En qué dirección trabajáis con la moto de carreras?

- "Básicamente buscamos más potencia, porque en el Mundial nos hará falta. En un bicilíndrico como éste, la encuentras subiendo menos de vueltas que en un motor tetracilíndrico. Por lo que respecta a suspensiones y frenos, la moto de carreras y esta de calle montan los mismos elementos, suspensiones, frenos... ¡hasta las pastillas!".

- ¿Qué mejorarías?

- "Trabajaría en el amortiguador de dirección, ya que en la moto que he probado no estaba a mi gusto".

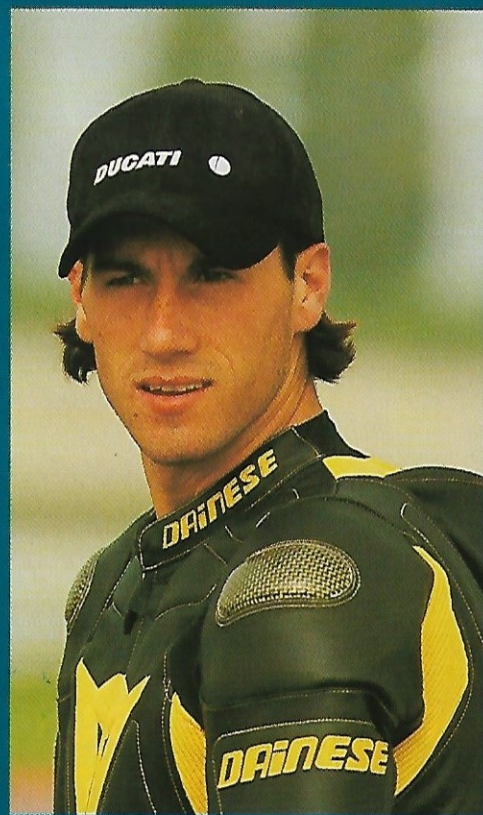
- ¿Qué te ha parecido con respecto a la Yamaha R-6 que pilotabas este año?

- "Es muy diferente, pues la R-6 es la más radical Supersport del momento, posee mucha potencia arriba. Esta moto frena mucho más, el "grip" a media curva es mayor y la R-6 no llevaba ni amortiguador de dirección ni llantas de aluminio.

La Ducati es una moto mucho más fácil de llevar, especialmente para la gente que haga carretera. La R-6 es más agresiva, más cansada; la Ducati, más equilibrada.

Es una moto con la que no puedes ser brusco; si lo eres, te trata mal. Hay que ser suave como con una mujer...".

Si tú lo dices...



Un detalle importante común a toda la gama Superbike, es decir, 996, 748 S y 748 R, es la incorporación de llantas Marchesini de cinco palos y aleación ligera, que pesan 500 gr menos que las anteriores Brembo, que sí monta la versión E.

Originalmente se equipa con neumáticos Pirelli Dragón Sport Evo. Un detalle que se ha impuesto en todas las Ducati del 2000 y que no es una excepción en la 748 R es la pata de cabra sin retorno automático. Una solución más segura, que ahorrará a los usuarios mucho dinero en manetas de embrague y se agradecerá infinitamente. No más Ducati arañadas por culpa de aquel maldito caballete lateral con su odioso muelle, que te obligaba a poner toda la atención del mundo para su descanso... ✓



La 748 R, en Misano

Misano es un circuito complicado, muy técnico y que, ubicado en el mar Adriático, ha sido escenario de bonitas historias, de grandes batallas y también de graves caídas.

El clima en esta época del año es muy cambiante, pero tuvimos la fortuna de encontrar un día más o menos seco y soleado y una pista con grip, a pesar de que la curva Del Río siempre patina un poquito.

La primera sensación que se percibe al arrancar la 748 R es que su sonido ha cambiado y es menos ronco.

Una posición de conducción conocida y un tacto de motor diferente es la primera impresión que me llevé en Misano.

Allí, el final de recta es alucinante. Una larga curva de derechas donde, maldita sea, un piloto americano que conducía como los ángeles se quedó en una silla de ruedas sobre una Yamaha con los colores de Marlboro. Ya sabes a quién me refiero.

En éste viraje, que no tiene ninguna culpa de aquella caída, la trazada es muy forzada, se llega deprisa, y aquí la 748 R, tras sacar una marcha, muestra esa sensación de rigidez y de efectividad en el paso por curva que ya conocíamos.

En dirección a la curva Del Carro, una lenta de derechas te recuerda que, al sacar marchas, hay que hacerlo de forma muy suave. Sigue sobre raíles y, a continuación, comienza una zona muy rápida y complicada en la que por fin subimos el motor de vueltas en dirección al velocísimo "Curvone", que conseguí hacer a tope. Me explico.

Es este "curvone", uno de los puntos más característicos de Misano, y acelerando hasta unas 10.500 rpm, empalmar marchas viendo cómo te acercas al exterior diviso un bonito muro

que hay después de una zona de escapatoria es verdaderamente excitante.

En esta situación, la estabilidad de la 748 R y en especial el aplomo que demuestra en el tren delantero, transmite una confianza poco habitual, una sensación de rigidez y neutralidad que sólo, insisto, sólo, tiene una Ducati.

Pero al llegar a la frenada del curvón de derechas (Tramonto), no todo sucedía con tanta precisión. Sí a nivel de chasis, pues, tras rodar tras un paciente Rubén Xaus y mostrarme la trazada correcta siempre buscando el interior, me sentí a gusto, pero no tanto a nivel de motor. A ese final de recta se llega en 5ª. El desarrollo de serie es largo -un diente menos que el pasado año-, yo llegaba a unos 240 km/h a unas 10.500 rpm y, a ese régimen, en una situación que también se daba en los curvones, el motor de mi 748 R no acababa de girar redondo.

Sin llegar a "toser" descaradamente, dudaba, se resistía a tener la brillantez que se necesita en la parte alta del cuentavueltas.

Posiblemente, al ser una unidad de preserie, la cartografía del encendido no estaba perfectamente puesta a punto. Tiempo tendremos de probar una unidad en España en la que verificaremos su potencia real, que puedo asegurar que llega alrededor de 500 rpm menos que la desaparecida 7848 SPS.

Tras "Tramonto" llega una curva de izquierdas, muy incómoda, que te lleva a la "Variante Arena", otro punto en el que Rubén Xaus me volvió a recordar que una Ducati se conduce como... una Ducati.

Yo me empeñaba en "recortarla" -la chicane-, es decir, en recorrer los menos metros posibles para, llegando al interior, hacer un rápido cambio de dirección, una maniobra que sí sería efectiva en una moto como una R-6, CBR o GSX

R, pero que es del todo ineficaz sobre una moto que requiere una trayectoria más abierta.

La 748 -cosas de la familia!- tiene un aplomo y un paso por curva sensacional, pero en este tipo de situaciones, en una chicane o en un rápido cambio de dirección como el de la "Variante Arena", es más lenta de reacciones.

En la frenada de la resbaladiza "Curva del Río", "no problem", una redonda en la que, de nuevo, la 748 demuestra su rigidez, y en la "Variante del Parco", la situación de la chicane disminuía de forma considerable.

Creo poder afirmar que la 748 es, a nivel de parte ciclo, una moto sensacional, con una horquilla que transmite muchísima confianza y una frenada sobresaliente.

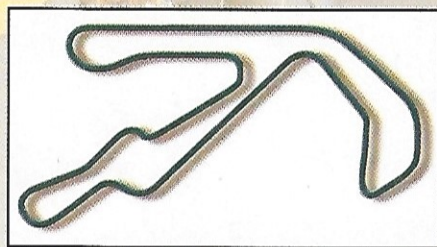
Como todas las Ducati, la notas "muy suya", dura de reacciones, y muestra una envidiable facilidad para entrar en las curvas.

Hay que conducirla con suavidad porque, por ejemplo, cuando frenas, si dejas el embrague muy de golpe, la rueda de atrás parece querer bloquearse y se transmite delante en una situación en la que la suspensión puede empezar a rebotar e incluso a hacer tope.

Pero eso es fácilmente evitable si conduces con suavidad, y lo cierto es que, a las pocas vueltas, se consigue...

Rubén Xaus dice que hay que conducirla como si estuvieses con una mujer.

Y allí donde va, lo hace a tiempo récord...



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Ficha Técnica

Motor

Tipo de motor	2 cilindros L-90° 4T LC DOHC 8V
Cilindrada	748 c.c.
Diam.xCarrera	88,0 x 61,5 mm. x 2
Compresión	11,5:1
Potencia Máx.	106 CV a 11.000 rpm
Par Máximo	7,7 kgm a 9.000 rpm
Alimentación	Inyección electrónica Marelli 1.6
Encendido	Electrónico digital IAW
Arranque	Motor eléctrico
Embrague	Multidisco en seco
Cambio	De 6 relaciones
Trans. Secund.	Por cadena de retenes sellada

Parte Ciclo

Tipo chasis	Multitubular en acero redondo
Geometrias	23,3/24,3° y 91/97 mm.
Basculante	Monobrazo en fundición de aluminio
Susp. delantera	Horquilla telehidráulica invertida multiregular de 43/127 mm.
Susp. trasera	Sistema progresivo con monoamortiguador de 130 mm.
Freno delantero	2 discos de 320 mm. pinza 4 pist.
Freno trasero	1 disco de 220 mm. pinza 2 pist.
Neumáticos	120/60 ZR17 y 180/55 ZR17
Peso en seco	192 kg.
Cap. gasolina	17 l.

Guía del Comprador

Precio	2.500.000 ptas.
Garantía	2 años piezas y M.O.
Importador	Desmotron S.L. 961 539 330



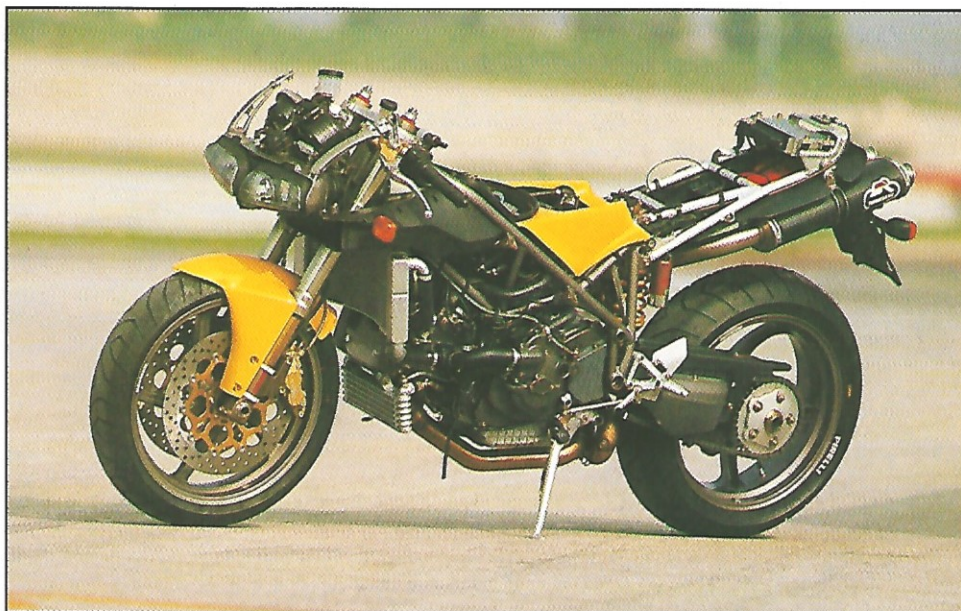
Horquilla Showa con barras de 43 mm, con tratamiento antirreflexión o discos Brembo de 320 mm.



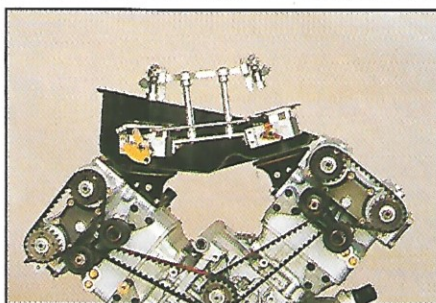
Las llantas son Marchesini, y pesan 500 gr menos que las anteriores Brembo.



Inconfundible vista trasera.



El bastidor multitubular es el clásico de la casa y, en esta versión R, la columna de dirección es regulable, ahora con subchasis de aluminio.



La ubicación de los inyectores por encima de las trompetas de admisión es una técnica heredada de la Fórmula 1 que Ducati aplicó en las superbikes del 98 y, por vez primera, en esta 748R. El airbox es enteramente nuevo.



El propulsor recibe, al margen de la inyección, nuevas válvulas de admisión y escape, juntas de culata metálicas, bielas de aluminio y nuevos pistones, bombas de agua y aceite, árboles de levas...

Es más ligera y tiene un equipamiento y componentes de primerísima fila