

DUCATI 500 DESMO - 79:

LA LUCHA POR EL PRESTIGIO!

Ducati, tal como anunció el Salón con los modelos presentados, nos ofrece hoy una nueva versión de su 500 Desmo.

El modelo, que será comercializado en breve, ofrece, entre otras cosas, una insensible mejora en los escapes, más estéticos y sobre todo infinitamente más silenciosos (¡ya era hora!), así como la adopción de unas nuevas llantas tipo Comstar, realizadas por la propia Mototrans.

Pero, básicamente, la nueva Desmo no se encasilla en las mejoras exteriores citadas ni en su nuevo color, ni siquiera en las treinta y cinco nuevas aportaciones del grupo motriz y basculador.

Señalaría que lo más importante de esta Desmo-79 es su simbolismo.

En efecto, la nueva Desmo es un símbolo; un símbolo así guerrero en el que se conjugan las más íntimas aspiraciones de una industria que lucha desesperadamente por mejorar su producción y soportar el duro peso de la aguda crisis industrial. Para ello, "nuevos aires" parecen correr por la fábrica de Almogávars. Unos nuevos aires que nos hablan de un más riguroso control de calidad, de un esfuerzo general en el acabado; en definitiva, de una concienciación general en Ducati por recuperar el prestigio que siempre tuvo.

Por eso, porque Ducati ha dado una marca con acreditación probada, no fueron unos excelentes soporte ciertos problemas habidos con los anteriores modelos 500 twin.

Durante varios meses, Ducati ha tenido que luchar con un nuevo modo de construir y, sobre todo, con una nueva estructura de montaje. No es fácil pasar del montaje monocorde de los monocilíndricos cuatro tiempos al más complejo de los twin.

Se ha necesitado un período de adaptación. Y Ducati lo ha soportado estoicamente. Ahora parece que Mototrans está en condiciones de anunciar a los cuatro vientos su definitivo acople a la nueva mecánica.

Por eso no es de extrañar que hayan soportado la terrible responsabilidad de anunciar orgullosamente nada menos que una garantía

de un año en sus nuevos modelos.

Un acto de este tipo puede significar la ruina de una industria de no mediar total y ciega confianza en el producto.

A nosotros, la nueva Desmo, con la que hemos man-

tenido una leve toma de contacto, nos ha parecido la mejor de las Ducati producidas por Mototrans. Ahora sólo nos resta esperar. El

tiempo será el juez inapelable que juzgará el esfuerzo de la firma.

Nosotros deseamos sinceramente que la nueva Desmo dé satisfacciones mutuas a los dos grandes compromisos: el que vende y el que compra.

Jaime ALGUERSUARI

www.motosclasicas80.com

info@motosclasicas80.com





Nuevas ruedas de aleación, tipo Comstar, como las empleadas en las Honda. Color original en la llanta y negro mate en los brazos de la misma. Los frenos, dos discos Brembo, tienen un comportamiento magnífico y digno de todo elogio.

Aparentemente sigue siendo la misma, pero con un vestido de gran lujo. Las cosas han cambiado por la vista. Lo primero siempre es el gusto estético, la fiabilidad mecánica vendrá luego, y es por ello que nos referiremos primeramente a la estética, punto en el que se debe atraer la atención del cliente.

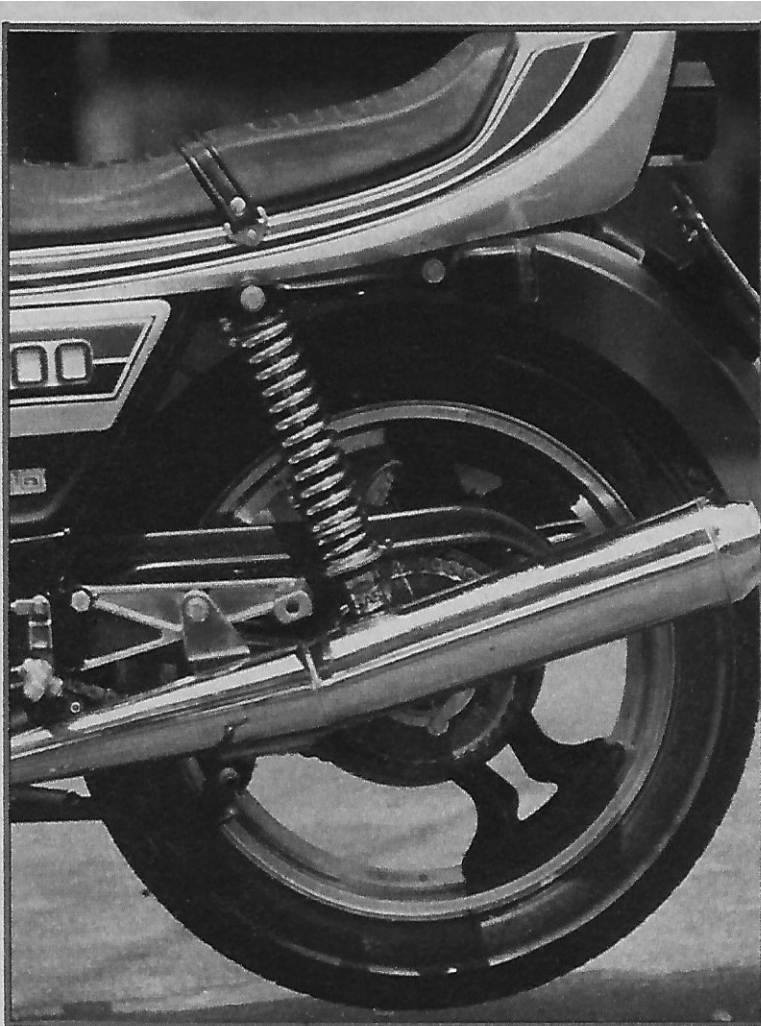
Se ha hablado siempre de que un acabado perfecto es uno de los mejores argumentos de ventas que puede tener una máquina. A Ducati se le había achacado una cierta dejadez en «pulir» los detalles, pero ante esta nueva Desmo tenemos que decir que Ducati ha hecho honor y cuenta nueva. Veamos.

Si a un pulido acabado sumamos el silencio del motor habremos logrado una moto elegante. Desengañémonos, un sonoro escape, una agresiva y poco cuidada apariencia pueden ser argumentos de gusto de unos pocos, argumentos algo deportivos; pero si con el mismo resultado final en cuanto a prestacio-

nes conseguimos el rumor de un escape y la belleza de la línea tendremos el compromiso entre la moto deportiva y la moto de diario, la moto que incluso podemos conducir vestidos con traje, camisa y corbata. No olvidemos que hay que atender a las necesidades del gran público, no a las necesidades de un determinado sector del público.

La pintura es lo primero que nos llama la atención. La Desmo 500 la podréis tener en color base blanco o gris plateado, con unas franjas en negro y anaranjado en ambas opciones. No hay duda de que el color es francamente atractivo, y esta variación con respecto al anterior modelo hace ya el efecto de encontrarnos frente a una moto totalmente nueva.

Sigamos con lo que apreciamos en el primer golpe de vista: los escapes. Tuvimos ocasión de experimentarlos con motivo del ensayo de las siete 500 c.c. La apariencia exterior recuerda mucho a los silenciosos BMW, y el sonido que emiten no está lejos de aquéllos. Me comentaba Ricardo Fargas: «... escuchas una moto que vaya a 70 kilómetros/hora, pero con el escape libre, y crees estar en medio de una carrera; sin embargo, una moto puede ir a 110 kiló-



Nuevos amortiguadores traseros, de doble muelle, mejorando notablemente el confort. Notad los nuevos tubos de escape, con una forma muy en la tendencia de BMW.

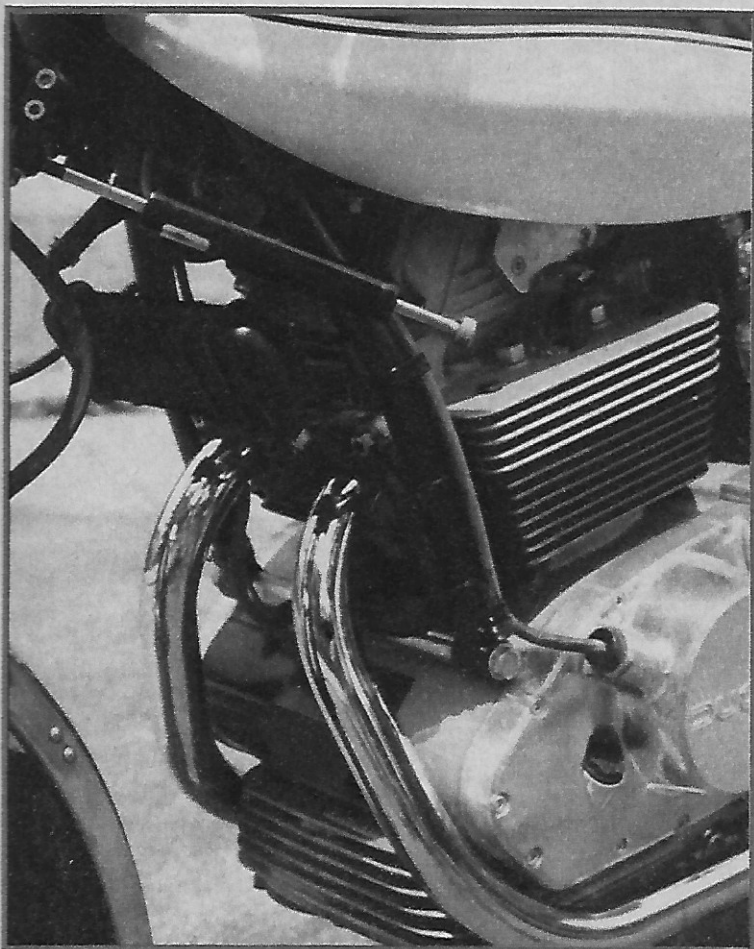
PRINCIPALES MODIFICACIONES EN LOS MODELOS 500 TWIN Y DESMO Aplicadas en las series

1. Radiador aceite (1).
2. Filtro en manocontacto presión (3).
3. Intermitentes flotantes.
4. Llave de contacto en el soporte relojes (1).
5. Tapa motor arranque (1).
6. Caja filtro aire de chapa (1).
7. Soporte silenciosos regulables.
8. Doble muelle en caballete central (1).
9. Caballete lateral.
10. Goma paso cadena en basculante (2).
11. Patín cadena secundaria (2).
12. Topes caballete (2).
13. Cadena secundaria remachada (1).
14. Amortiguadores doble muelle.
15. Tapones gasolina estancos (1).
16. Cajas conexiones tablier 500 DESMO.
17. Ráfagas en 500 TWIN.
18. Anillos de pistón sin patas.
19. Retén salida piñón cadena.
20. Retén palanca puesta en marcha (1).
21. Conductos aspiración unidos (1).
22. Pipas bujía Bosch (1).
23. Tubo desvaporizador (1).
24. Chapa refuerzo bomba freno trasero.
25. Nuevo caballete central.
26. Unión grifos gasolina (1).
27. Arandelas y casquillo cambio.
28. Nueva intermitencia.
29. Unión tubos escape.
30. Culata y cilindros planos (1).
31. Retén entre cilindro y culata (sin radiador).
32. Junta de culata para montar retén.
33. Eje secundario y piñón salida ranurados.
34. Fusible carga batería regulador.
35. Cono cigüeñal para fácil desmontaje.

DE APLICACION EN PROXIMAS SERIES

36. Palanca bomba freno trasero.
37. Gomas para distribución silenciosa.
38. Patín cadena distribución.
39. Refuerzo soporte faro.
40. Refuerzo soporte silencioso.

- (1) Aplicables a todos los vehículos en circulación.
(2) A suministrar gratuitamente por fábrica.
(3) Canje gratuito.



doble brazo y desmontables, sistema que Honda lanzará como pionera y que ha demostrado una eficacia fuera de toda duda.

No os voy a describir totalmente a esta Desmo, ya que vendría a ser una repetición de la realizada con anterioridad en el ensayo Raid Península y comparativo de las siete 500; en su lugar os vamos a referir las principales modificaciones introducidas en los modelos Twin y Desmo, ya aplicadas en las series, y, por tanto, en la que hacemos referencia.

MAS SILENCIOSA...

Desde luego la posición de la llave de contacto es mucho más racional. Girémosla hacia la derecha, apretemos el botón de puesta en marcha, y ésta en marcha será inmediata. Pocos usuarios de Ducati pueden quejarse del motor de arranque de sus máquinas. La respuesta será siempre inmediata.

Detalle del radiador de aceite y del amortiguador de dirección (regulable). Frente a los cilindros, el arranque viene ahora protegido por una tapa de plástico, preservándolo de la humedad.

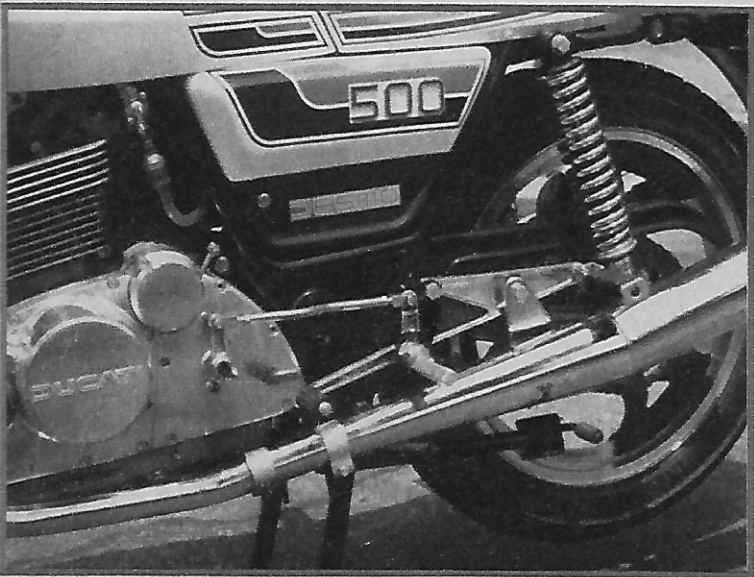
pero... enrosquemos el puño y el motor subirá de vueltas, capatullándonos desde abajo.

No hemos notado diferencia en cuanto a aceleración y velocidad punta con respecto a su anterior versión, pero sí en cuanto a elasticidad, y, dado el empeño que Ducati ha puesto en mejorarla, esperamos fervientemente que la durabilidad de todos sus órganos sea paralela a la dedicación de Mototrans y al esfuerzo estético.

¿Estabilidad? Bien, aunque las suspensiones se me entojan algo blandas. La cosa no tiene dificultad. Estamos en una temporada especialmente calurosa, y un SAE algo más elevado en la horquilla nos solucionará el problema. Endurecer los amortiguadores traseros, y cada uno con su gusto. Hay algo, sin embargo, que notaréis los amigos de ir rápido en curvas. En virajes de izquierda el caballete lateral roza en seguida con el asfalto. Habría que recortar un poco el saliente de este caballete. En curvas de derecha, nada que objetar.

En cuanto a la frenada, perfecta, no hace falta decir más.

Me hago eco de lo escrito por Jaime, y deseo que el empeño



La palanca que acciona el pistón del freno trasero es ahora más larga, y al ser mayor el brazo podemos dosificar mejor la fuerza, restando brusquedad.

metros/hora y siendo silenciosa no le prestas la menor atención...». Esto me lo comentaba Ricardo al respecto de los nuevos escapes, pero su utilidad no es simplemente ésta. La máquina ha ganado en suavidad y elasticidad.

El último aspecto estético reside en las ruedas, tipo Comstar. Llanta en color original, pero los brazos de la misma en negro mate. Tres conjuntos de



Al igual que en el anterior modelo, el colín sirve de guantera, portaobjetos, caja de herramientas, etc.

Lo primero que notaremos es el sonido de los escapes. No es el sonido habitual de las Ducati, es mucho más tenue. El manejo de esta moto no tiene secretos para nadie, pero es agradable encontrar siempre respuesta en el motor sin que para ello tengamos que «jugar» con la caja de cambios. Vayamos a un cuarto de gas y pensaremos que los 500 c.c. no están en ningún lado; el sonido de los escapes es un rumor, y hasta parece que no nos movemos de sitio,

Los escapes, de nuevo diseño, llevan el sistema de sujeción reforzado, a la par que, mediante un sistema deslizante, aseguran el correcto montaje. Ya que hemos hablado de los escapes, éstos están ahora unidos entre sí, con lo que se consigue mejorar la respuesta a bajo régimen.

que Mototrans ha puesto en servir un producto de buen acabado e interesantes prestaciones se vea respaldado con el éxito y vosotros, los usuarios, podáis decir que el esfuerzo ha valido la pena.

Santi ROIG

Fotos: Santi ROIG