

# ENSAYO

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clásicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)







Los pilotos Solo Moto, Benjamín Grau y Jaime Alguersuari, han probado para vosotros la última recién llegada de la «familia grande» en el mercado español, la Ducati GT 860.

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clásicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



# EL GRANDE, LIGERO Y RAPIDO SOFA

UNA GRAN TURISMO SACADA DE LAS CARRERAS

Por fin en España el modelo grande de la Ducati Meccanica: la GT 860. La moto no será ciertamente una sorpresa puesto que en reiteradas ocasiones hemos visto publicadas fotografías y comentarios en los medios especializados; en realidad, la 860 está desarrollándose desde 1968.

## UN POCO DE HISTORIA

Aunque parezca un contrasentido, tendríamos que agradecer a los americanos el nacimiento de la gama 750 bicilíndricas a 90°; en el 1968, el importador de Ducati para los EE. UU. pidió a la dirección de Ducati una moto de gruesa cilindrada para rivalizar con las famosas y nacionales Harley Davidson.

La idea no disgustó a los responsables de

la empresa italiana, y el ingeniero Taglioni dio comienzo al proyecto que ahora se ha convertido en la 860; en sus inicios, la moto que se envió a América (no tuvo un éxito señalado) fue una 900 bicilíndrica a 90° con carrera larga; de todos modos la experiencia dio a Taglioni una serie de ideas que le llevaron a reducir la cilindrada y la carrera para dar forma definitiva a lo que iba a ser la 750.

En el 72, las nuevas motos de Ducati, consiguieron un éxito resonante en las 200 millas de Imola. Ducati entraba por derecho propio en el mundo de las «superbikes».

¿POR QUE 860?

En realidad esta pregunta tiene











[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

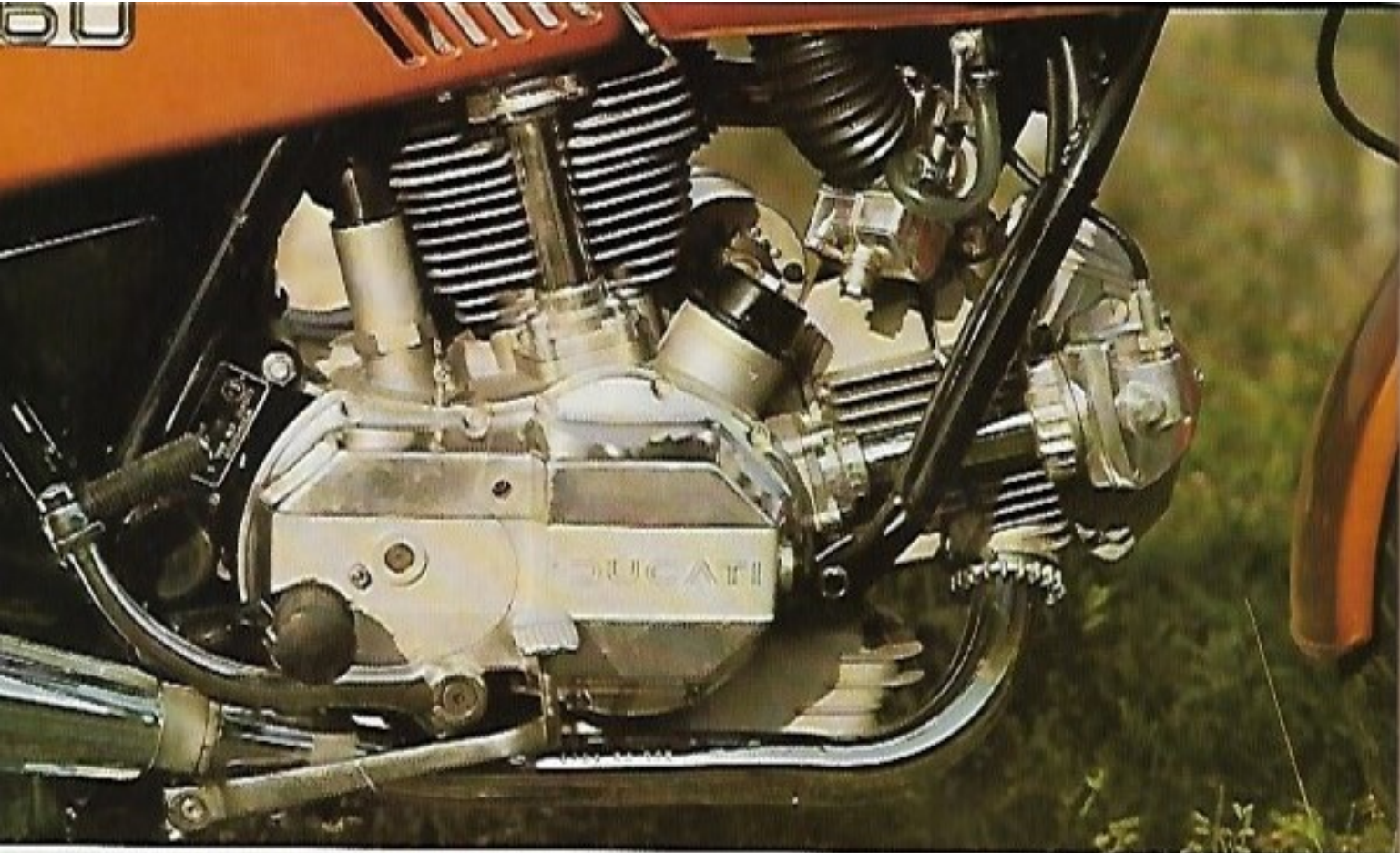
  
*motos clásicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

Conducir la Ducati GT 850 por carretera es un auténtico placer; su estabilidad, su fabuloso par motor y su más que aceptable confort la hacen entrar dentro de esa línea de gran rulera en la que inscriben su nombre muy pocas motos (Kawasaki 900, BMW 900, Honda 1000, Gold Win Guzzi 1000, Convert, etc.). Tal vez se le pueda achacar un comportamiento no demasiado sano de la horquilla delantera en piso rugoso o sobre adoquinado. De cualquier forma, no todo es oro lo que reluce y hay algunas «cosillas» que comentamos en el ensayo que desvirtúan un poco la imagen del modelo «super grande» de la Ducati Meccanica.







En la foto de detalle del motor observaréis varias cosas: en primer lugar el segundo filtro de aceite (igual que en un coche) ya ahora instalado donde antes iba el condensador y los platos, ya que la GT 800 monta de origen encendido electrónico. Es destacable el sellado de los tubos de escape, para evitar «chupucos» durante el período de rodaje; la altura de la palanca de freno, puede regularse a gusto del consumidor por medio de un eje estriado.

La línea de la Ducati GT, es obra del diseñador italiano Italo-design; la moto a pesar de sus muchos k, tiene una línea ágil y moderna; por lo mismo puede considerarse más estética que la 750.





varias respuestas, de cualquier modo, la 860 se realizó siguiendo la línea internacional impuesta por los japoneses de producir modelos de mayor cubicaje.

Ducati, tenía una sensacional planta motriz; robusta, compacta y sobre todo muy sana mecánicamente hablando (de discutible gusto estético), ¿qué problema existía entonces para darle mayor cilindrada? ¡Ninguno!

En principio el planteamiento era muy claro, pero en la realidad las cosas iban a ser muy distintas.

La primera 860 presentada por la Ducati Meccanica se instaló en el stand de la firma en el Salón de la Moto de Milán en el '73; el diseño de la 860, muy similar al actual, era del carrocer italiano Italdesign.

Han pasado dos años desde entonces, hasta que la 860 ha podido llegar a nuestras manos.

Durante este período de tiempo, muchos han sido los cambios y soluciones que ha sufrido tanto el grupo propulsor, como el propio chasis.

De cualquier forma, el banco de pruebas que más ha contribuido a su puesta a punto ha sido indudablemente la competición, y de la competición, la resistencia.

## MONTJUICH, GRAU Y CANYELLAS, FACTOR DECISIVO EN LA 860

La nueva moto de Ducati, tiene si cabe, un doble interés para nosotros puesto que la contribución española al logro de la misma ha sido muy importante (a los italianos no les duelen prendas reconocerlo).

Cañellas y Grau, a través de los dos años haciendo 24 horas, uno de ellos con victoria, y nuevo y actual récord, y el otro con abandono por fallo de cambio (más una edición del Bol D'or, junto con otro equipo español, Alejandro Torrado y el que firma estas líneas), sirvieron para darle al ingeniero Tagliani, auténtico artífice del proyecto, una serie de datos que tras el ensayo efectuado por SOLO MOTO hemos comprobado que han sido sabiamente aplicados.

## COMO ES LA 860

Aunque la arquitectura del motor nos pueda recordar a las siete y medio la 860, nada tiene en común con su hermana «pequeña».

Prácticamente todo, en ocasiones sencillos retoques y en otras renovaciones totales, ha sido cambiado en la 860 respecto a la 750.

El bastidor o «traje» de nuestra gallarda montura objeto del ensayo, es como he dicho del carrocer más en boga en Italia, Italdesign (les está quitando el pan a Pininfarina y Bertone); no vamos a enjuiciar la lucidez del diseño ya que conviene recordar una vez más aquello tan socorrido de que sobre gustos no hay nada escrito.

Pero salta a la vista, que el conjunto de la 860 es armonioso y tiene impacto, rompiendo de forma notable con la imagen que nos habíamos formado de la siete y medio (un poco percherona).

A pesar de los kilos de la 860 (¡que son muchos!) el diseño de Italdesign le dan un aire grácil y sobre todo muy funcional.

El faro, nos hubiera gustado más particularmente carenado en conjunto con el resto de los elementos (depósito y sillín) tal como se presentó en Milán; ahora el faro propiamente dicho es bueno (todo) aunque el so-

porte que lo fija es ciertamente pobre y raquítico.

## DETALLES QUE CONVIENE SABER DE LA 860

Posiblemente lo más reseñable en forma desfavorable sobre la gran Ducati, hace referencia a su peso; 229 kg. (sin combustible) son muchos kg., exactamente 44 más que la 750 S.

¿De dónde salen esos kg. de más si el motor es prácticamente el mismo excepto los cc. de más?; veamos, la 860 lleva un robusto arranque eléctrico, una enorme batería, neumáticos mayores y llantas en consonancia y el alternador mejorado (los carterers han sufrido leves modificaciones que deben aportar sus gramos).

Como curiosidad vale mencionar que los escapes están sellados de forma que durante el período de garantía el servicio oficial tenga presente la inviolabilidad de la parte mecánica.

El chasis de la 860 es prácticamente el mismo que se diseñó y utilizó para las 24 horas de Montjuich y Bol D'or.

Es un doble cuna abierto, muy reforzado y que como decíamos más arriba nada tiene en común con los chasis de los modelos menores. Al margen de su racional diseño que ofrece una estabilidad más que comprobada (ganar y ostentar el récord en Montjuich con una 860 es por algo más que por los CV únicamente), lo más curioso y atractivo de lo moto objeto de nuestro ensayo en cuanto al chasis, es su basculante.

Ducati ha prescindido en esta ocasión del sistema clásico de alineación de rueda trasera (por excéntricas y desplazables); ahora en la 860, para tensar la cadena una vez cambiado el neumático trasero, basta regular una excéntrica por medio de un accesorio que viene de origen en la caja de herramientas, instalada a la salida del eje del basculante; al efectuar esta operación, la cadena se tensa o se destensa a gusto del consumidor sin alterar la alineación de la rueda.

## HABLEMOS DEL MOTOR

Técnicamente el motor de la 860 es así; cuatro tiempos con cilindros en V longitudinales a 90°. Culata y cilindros en aleación ligera con una carrera y diámetro de 86 x 74,4. x 2: 864 cc. La relación de compresión es de 9,2:1. La distribución es monoárbol en cabeza.

Las válvulas (dos por cilindro) están inclinadas a 80° siendo de 40 mm. la de admisión y de 36 la de escape. El diagrama de distribución es el siguiente: admisión abre 37° antes del PMS y cierra 74° después del PMI, escape abre 75° antes del PMI y cierra 38° después del PMS.

El encendido de la 860 es electrónico elaborado por la propia Ducati aunque próximamente equiparan de origen los españoles Motoplat (la 750 va con platinos). La lubricación es forzada por bomba y el motor emplea dos filtros (el segundo filtro se ha instalado donde en la 750 se montaban los platinos y el condensador, es un cartucho intercambiable cada 10.000 km. como en los automóviles).

La capacidad del cárter es de cuatro litros y medio de aceite, aconsejando la propia Ducati usar el aceite Agip F1 Racing S 50 tanto en verano como en invierno.

La carburación está confiada a dos Dell'OrtoPHF 32 con bomba de aceleración (o semiinyección de gasolina).

El embrague a discos múltiples en baño constante de aceite.

El cambio es un cinco velocidades con piñones de toma constante. La transmisión primaria a engranajes, y la secundaria por cadena.

Estos son los datos fríos y escuetos de un motor, que una vez en carretera los pone sobre el tapete de forma efectiva.

## UNA LIGERA PRESION EN EL START Y... ¡EN MARCHA!

Que nuestro Piloto Solo Moto, Benjamín Grau, haya tenido parte activa en el ensayo ha sido muy provechoso por la serie de comparaciones que expondrá a lo largo del mismo.

La primera impresión al coger la 860 son sin duda sus kgs. y sus respetables dimensiones, desde luego no es una Sport, eso se nota de entrada.

El manillar, una vez ha caído en tus manos es realmente cómodo y supongo que el más racional para manejar con efectividad una moto de este tipo, a pesar de que su forma es claramente americana.

Los comandos de luces, ráfagas, paro, start, etc., etc., que van instalados a ambas partes de las empuñaduras no son ciertamente ingleses, plástico inyectado y «vas que ardes».

A la derecha tenemos el botoncito del start, al que hay que «pinchar» con fruición para que transmita movimiento a la palanca de reenvío que actúa el bendix y éste a su vez ¡zas! ponga en marcha el poderoso bicilíndrico. Ahí empieza el gusanillo del placer, a hacer de las tuyas en el subconsciente del afortunado que posea una 860; el rumor de los escapes es evidentemente más pacífico que el de la 750 pero de ninguno modo «celestial». Suena simplemente, pero lo que produce excitación, es un algo, no sabemos qué, al acariciar suavemente el puño del gas y notar cómo ruge mansamente el león que lleva escondido el bicilíndrico.

Primera, acto seguido un ruido de embrague que arrastra (lo suele hacer en frío) y ya estamos en la «rue».

Notas que llevas bajo las posaderas algo «bueno»; la gente se vuelve con gesto pseudodaliniano para contemplar el paso del «guerrero». Mientras, sin prisas, vas recorriendo las calles de la ciudad tanteando el motor sin apenas subirlo de vueltas.

¡Qué delicia! diríamos, que más que par, tiene un par..., pero bromas aparte, hay tracción en cualquier circunstancia y a cualquier régimen, el motor barbotea cuando haces un cambio de corta a larga sin apenas elevar el régimen pero nada más, el barboteo es más espaciado, pero el motor no se queja lo más mínimo, lo admite todo.

Vale la pena constatar que la moto que hemos probado va equipada de la misma forma que lo hacen la versión EE. UU., es decir con un desarrollo largo, 16 dientes de piñón salida cambio por uno de 40 en la rueda.

Para Europa se utiliza una relación más corta que si bien cede un buen puñado de km. por hora en punta, multiplica de forma notable el fabuloso par que va de por sí tiene la versión América.

Este defecto se puede notar de forma casi imperceptible al salir en 1.ª en que da la sensación de que



por un momento le cueste arrastrar a los más de 230 kg. (sin incluir al piloto).

En cuanto a la manejabilidad urbana, «rien a dire», perfecta, se mueve con facilidad aunque es preferible no «liarse» entre las filas de coches en los semáforos; el volumen de la 860 es respetable y hay que pensar a veces con mentalidad de automovilista.

### ¿TIENE TRUCO!

Sí, sí, tiene truco, pero hasta que no se lo encuentras has de poner más moral que el Alcoyano para poner la moto en el caballete.

La 860, y no debe considerarse como un defecto congénito, no es precisamente fácil de aparcar; a nuestro modo de ver el caballete debiera estar mejor diseñado aunque como digo tiene truco; es un simple problema de dosificación de esfuerzos, pero es aconsejable que a los posibles compradores de la 860 se les dé un «pequeño cursillo» de qué forma, cómo y dónde se debe emplear el «truco».

Por lo visto en nuestro ensayo y por apreciaciones llegadas directamente de Italia, la 860 no pierde aceite por las juntas de los carters y la temperatura del mismo en cualquier circunstancia de uso jamás es excesiva. Antes de salir a la carretera vale la pena comentar la necesidad de un doble disco delante; la 860 y en general todas las motos que rondan o pasen los 200 kg. deben llevar de origen un doble disco. Por ciudad y a escasa velocidad el freno delantero de la 860 asistido por un solo disco necesita una presión en la maneta de mando más excesiva de lo que en realidad deseáramos.

### EN CARRETERA: EL «NO VA PLUS»

Sin llegar a tener el «genio» de la moto con que gané las 24 Horas, (aquella subía con facilidad a 9.000 rpm.) hereda todas sus reacciones en cuanto a chasis y sobre todo en cuanto a motor.

Tira aceptablemente desde 2.500 rpm. y hasta 5.000 rpm. se pueden hacer maravillas en carreteras sinuosas utilizando siempre una marcha larga (hay que concienciarse con la generosidad de CV y olvidarse de reducir por el mero hecho de reducir); una paella que habitualmente la tomamos con unas 750 en primera, puede negociarse brillantemente en segunda con la seguridad de que al salir, abriendo de forma progresiva «la rosca» el cuentavueeltas subirá sin titubeos; es importante destacar la necesidad de no abrir el gas con excesiva violencia u optimismo, «entre marchas», y a pocas vueltas, pues la sensacional ventaja de la 860 que es su par, podríamos convertirlo en una inundación de los cilindros (gasolina). Entre viraje y viraje, aprovechando la menor recta que se nos presente notaremos toda la «castaña» de la 860 de 5.000 a 7.000 (no es aconsejable pasar de régimen, aunque lo admite sin problemas tendiendo la aguja del tacómetro hacia las 8.000 rpm.).

Pensamos de todas formas, que si el futuro poseedor de esta moto se toma la molestia de poner el desarrollo «europeo» (las Ducatis que han llegado a España incorporan el desarrollo largo, por aquello de las picadas con las Norton y demás especies, puesto que con el corto muy justamente y aplanado se llega a los 180 crono) prescin-

diendo de una velocidad punta y buscando un «obús» para la carretera sinuosa, conseguirá la moto más impresionante que imaginarse pueda.

La 860 con el desarrollo corto acredita un tiempo para los 400 metros salida parada de 13'53 ¡impresionante!

La estabilidad queda fuera de toda crítica; limpia, noble y sana de reacciones ¡jojo! tan sólo con las estriberas; en un día inspirado puede volver a casa con los pies encima del motor (limada total de estribos). El consumo por carretera es moderado si no tenemos prisa y queremos gozar del placer del turismo; puede darse por bueno el consumo de 1 litro por cada 20 km. a una velocidad media de 100 km. hora.

Pero en plan «racing» que nadie piense en gastar menos de 13 a los 100. La frenada en carretera a un ritmo, digamos alegre, es buena sobre todo ayudada por el efecto decelerante del motor, aunque ni mucho me-

nos se parece a la frenada de la moto de 24 horas (hay un abismo).

No estaría de más, que los futuros poseedores de la 860 montaran otro disco delante en la primera ocasión (Brembo 280 mm.).

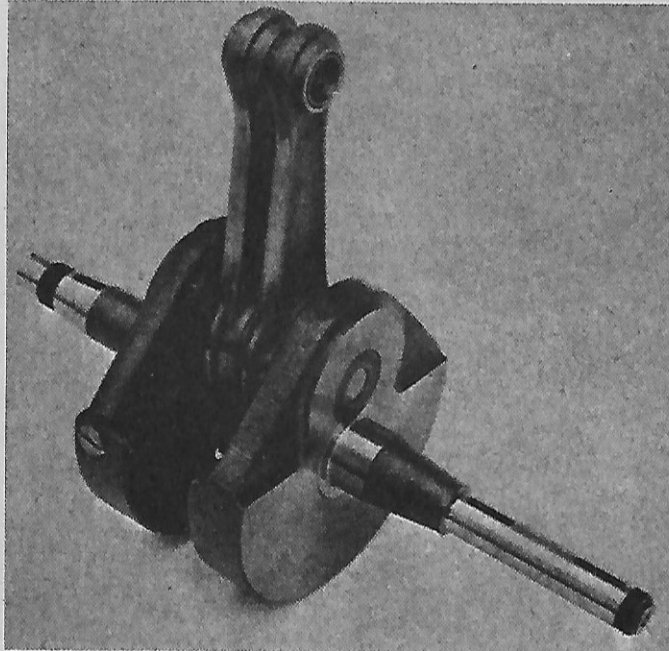
Digamos, que la moto denota una casi total ausencia de vibraciones y la postura y confort de su diseño hacen los virajes largos un agradable deporte. Es ahí, en los amantes del Gran turismo, donde la Ducati va a encontrar su mejor clientela.

Potencia (a raudales), una estabilidad fuera de lo común (los nuevos Pirelli ayudan de forma importante) y comodidad.

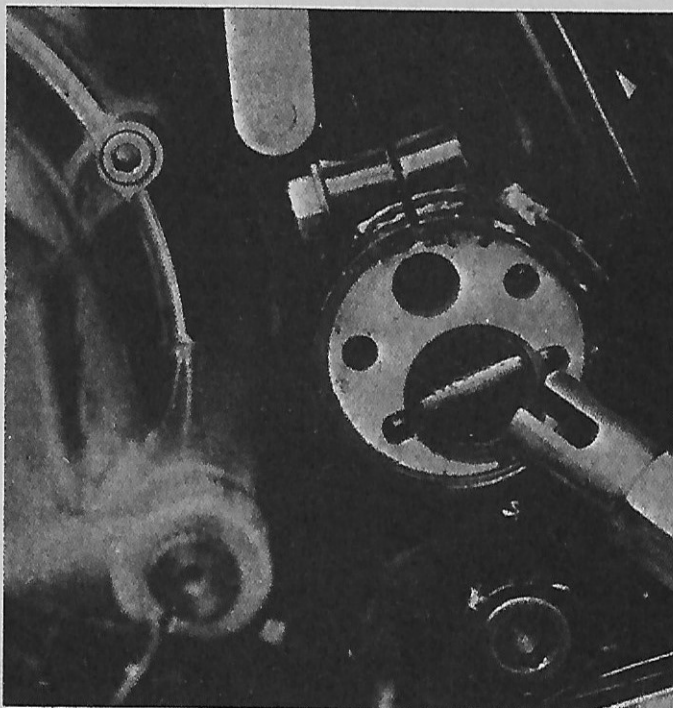
Tres elementos dignos de tenerse en cuenta a la hora de gastarse 289.800 ptas., sin seguro.

Por: JAIME ALGUERSUARI  
BENJAMIN GRAU

Fotos: J. M.º ALGUERSUARI

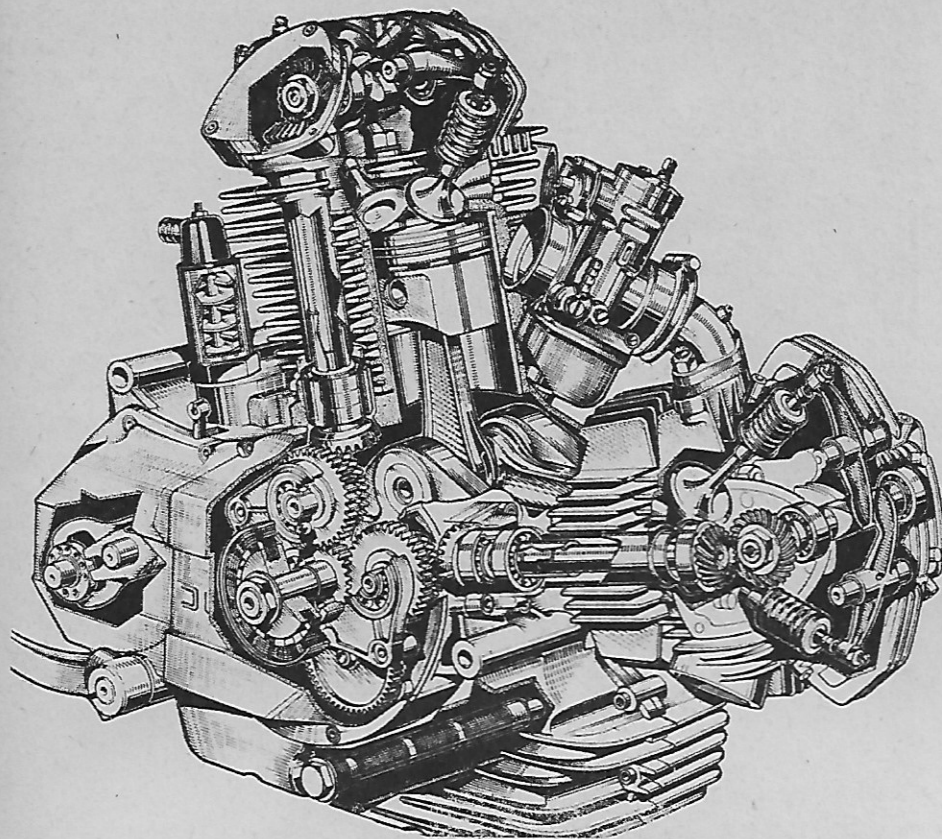


Nadie diría que se trata del cigüeñal de un bicilíndrico. Este es el que equipa la 860 cc; las bielas montan cojinetes con jaula de rodillos.

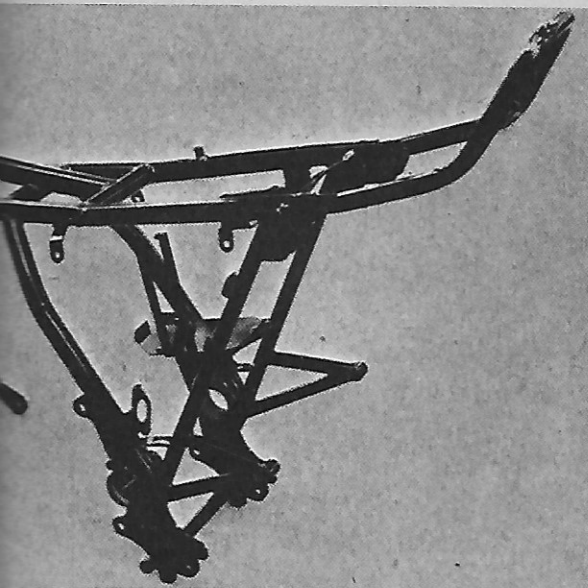


Práctico sistema de excéntrica instalado en uno de los lados del eje de basculante; por medio del accesorio que incluyen en la caja de herramientas, es sencillísimo tensar o destensar la cadena sin necesidad de variar el centraje de la rueda posterior.

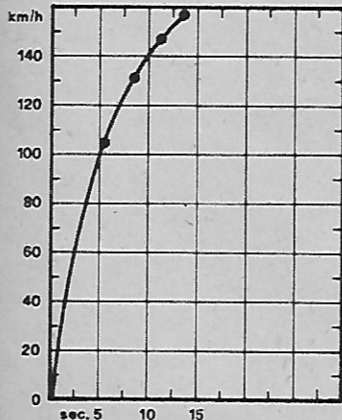




Radiografía (por el lado del embrague) del motor 860. Ofrece confianza, ¿verdad?



Detalle del chasis de la 860 al «desnudo». Recuerda en cierto modo al de las Derbi 50 carreras cliente; es sin discusión uno de los mejores argumentos de la grande de Ducati; es de tubo estirado en frío. El de la 750 cc difiere sensiblemente del 860.



m. ●	sec.	km/h
100	5.452	
200	8.501	131.38
300	11.127	
400	13.539	156.52

T: 2" U: 95%

peso kg 229

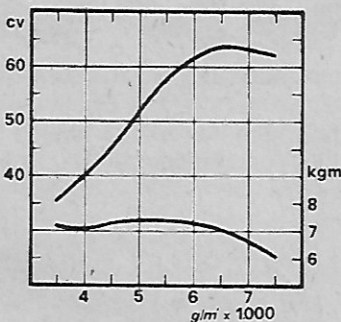


Gráfico de aceleración de la 860 para 100m, 200m, 300m y 400m. Gráfico de potencia y par ofrecido por la Ducati meccanica.

## CARACTERISTICAS TECNICAS

### MOTOR

Cuatro tiempos bicilíndrico en V a 90°, culata y cilindros en aleación ligera.

Diámetro por carrera:  $86 \times 74,4 \times 4 \times 2 = 864 \text{ cc}$ .

Compresión: 9,2:1.

Distribución: un árbol de levas en cabeza y válvulas inclinadas a 80°, admisión diámetro: 40 mm., escape diámetro: 36 mm.

Diagrama de distribución: admisión abre 37° antes del PMS y cierra 74° después del PMI, escape abre 75° antes del PMI y cierra 38° después del PMS. Tolerancia de taqués de normal funcionamiento en frío 0,08 admisión, 0,12 escape.

Encendido: electrónico a descarga capacitiva, avance 10°, automático 24° total 34°. Bujía: Champion 188A, distancia entre los electrodos 0,8 mm.

Lubricación: forzada por bomba movida por engranajes, filtro de calado a redcilla y filtro intercambiable de cartucho. Capacidad: 4,5 kg. Aceite Agip F1 Racing s50 invierno y verano.

Alimentación: por gravedad, gasolina super; capacidad del depósito 19 lt. dos de ellos de reserva.

Carburación: dos Dell'Orto PHF 32 con bomba de aceleración; diámetro del difusor 32 mm., pasos 122 máx. 60 mín. Válvula gas 70/2; aguja cónica 2,45 x 1,75 x 39 en la segunda muesca, pulverizador 265 AB, filtro de aire a cartucho, tornillo de aire abierto en dos giros.

Embrague: multidisco en aceite.

Cambio: en bloque con cinco velocidades con engranajes de toma continua y dientes frontales, comandados por una leva en la parte izquierda.

Primera: 2,237; segunda: 1,562; tercera: 1,204, cuarta: 1,000; quinta: 0,887.

Transmisión: primaria por engranajes, relación 1:2,18 (dientes 32/70), final por cadena 5/8 x 3/8 relación 1:2,50 (dientes 16/40).

Chasis: cuadro tubular doble cuna. abierta.

Suspensiones: horquilla telehidráulica, contenido 185 cc. Agip OSO-25.

Trasera horquilla oscilante y amortiguadores hidrotelescópicos con muelles regulables.

Ruedas y neumáticos: llantas en acero, ant. 3/18, post. 3,5/18. Neumáticos Pirelli 3,5 H 18 MT 18 ant.-120-90 H18 MT18 post. Presiones: 2,2,-2,4.

Frenos: del. disco hidráulico de 280 mm., tras. tambor simple leva de 210 mm.

Sistema eléctrico: alimentación por alternador 12 V-200 W; batería 12 V-36 at. Faro delantero con lámpara de Yodo de 12 V 55-60 W y luz de posición de 3 W. Luz posterior con lámpara bilux de 5/21 W (posición y stop).

Dimensiones y peso: largo: 220 cm, inter-ejes 155 cm., anchura manillar 90 cm, altura máxima 117 cm., altura de la silla 80 cm., altura mínima al suelo 18 cm., peso sin carburante con el arranque eléctrico 229 kg.