

MOTOS DE LEYENDA

Ducati Pantah 600

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



Hito



**IGUAL QUE LAS
CARRERAS TIENEN
SUS HITOS DE PIEDRA
QUE MARCAN EL FIN DE
UN KILÓMETRO Y EL INI-
CIO DE OTRO, LA HISTO-
RIA DE DUCATI ESTÁ MAR-
CADA POR ALGUNOS
MODELOS QUE FUERON
CASOS ABSOLUTOS
OTROS QUE CONTRI-
BYERON A FORJAR LA
IMAGEN DE LA MARCA.
LA PANTAH FUE UNA DE
LAS ÚLTIMAS.**

and Brown
Oli Tennet
atación: Ernest Ribé

Hay veces en que las motos no resultan como uno espera. Mi primera posibilidad de conducir una Ducati Pantah debía haber sido una de las grandes experiencias de mi vida. Era 1982, yo era joven y estaba loco por las motos italianas en general y las Ducati en particular. La nueva versión de la Pantah, de 600 c.c., era una moto exótica y con mucho carisma, pero para mí fue una decepción.

Durante años había estado leyendo sobre rugientes Ducati con motor bicilíndrico en V y distribución Desmo por eje con piñones cónicos. Al fin, gracias a mi nuevo trabajo en una revista de motos, podía conducir una. Pero aquella Ducati de 583 c.c., silenciadores eficaces para Inglaterra y mediocre velocidad punta (más lenta que las dos japonesas de cuatro cilindros que se probaron al momento) me pareció pequeña, silenciosa y poco

rápida. Por eso, cuando 17 años más tarde pude volver a probar una Pantah idéntica, no esperaba gran cosa...

Las motos han mejorado mucho en los últimos años y pensé que una bicilíndrica en V, de 600 c.c., limpia pero lejos de estar immaculada, iba a ser horriblemente lenta y aburrida comparada con una deportiva moderna de similar cilindrada, y mucho más comparada con una Ducati de ahora.

Pero las cosas no resultaron ser así. Esta Pantah arrancó con un buen rugido proveniente de unos escapes que parecían de serie, pero retenían muy poco los gases, y tenía suficientes prestaciones para pasarlo bien en una carretera revirada. Con la ayuda de un juego de neumáticos modernos, el comportamiento y la estabilidad de las Ducati, el punto negro de la mayoría de motos veteranas, eran también excelentes.

HERENCIA DE CARRERAS

En vez de quedar, otra vez, decepcionado, disfruté con la Pantah mucho más de lo que lo hice cuando esta moto era nueva.

Por suerte para Ducati, buena parte del público de entonces se entusiasmó con esta moto mucho más que yo, y esta bicilíndrica en V, con distribución por correa dentada, se convirtió en uno de los modelos más importantes jamás fabricados por la firma de Bologna. No solamente revivió la decadente fortuna de la marca en las cilindradas medias, sino que el diseño básico de este motor, con distribución Desmodrónica accionada por correa y refrigerado por aire aún es la base de algunos diseños contemporáneos de motores Ducati, como las Monster o 900/750 SS.

Fabio Tagliani, el legendario ingeniero jefe de Ducati que diseñó la Pantah, sacó provecho de la experiencia adquirida con la quinientos de carreras, también bicilíndrica en V y con distribución por correa dentada, para diseñar un sistema barato, silencioso y fiable. Al igual que los motores modernos, refrigerados por aire, aquel motor de 499 c.c., a 90 grados, tenía un sólo eje de levas que mandaba las dos válvulas a través de correas dentadas y de un sistema Desmodrónico. Respiraba a través de dos grandes carburadores Dell'Orto, de 36 mm, y producía, según la marca, un máximo de 52 CV de potencia al cigüeñal.

ducaticatista



Nacida en una hora negra

Visto el gran éxito de la marca en la última década, es difícil imaginarse cómo estaban de mal las finanzas de Ducati cuando Fabio Taglioni empezó a diseñar la Pantah en los años setenta. Entonces, Ducati era una compañía propiedad del estado italiano que sufría grandes problemas financieros y falta de productividad, que los problemas bajo la dirección de Cagiva parecen ahora poca cosa en comparación.

Los problemas venían de muchos años de mala dirección y, en especial, de la decisión de Ducati de dejar de fabricar todos los modelos existentes, incluidos los Desmodrónicos monocilíndricos y las 750 bicilíndricas en V, como la 750 Sport y la GT, a finales de 1974.

La firma decidió atacar el mercado de las motos de media cilindrada con una gama de máquinas con motor bicilíndrico paralelo como la 500 GTL y la GTV. Se continuó también con las bicilíndricas en V con la nueva 860 GT, puesto que la más pequeña 750 c.c. de distribución por piñones cónicos fue considerada demasiado cara de producir.

Las ventas de las bicilíndricas paralelas fueron un desastre (también su fiabilidad mecánica), y Taglioni se puso a trabajar rápidamente en una nueva quinientos con dos cilindros en V. La Pantah fue presentada como prototipo en 1977 y se puso en fabricación dos años más tarde, este retraso se debió a la falta de tesorería para los trabajos de desarrollo.

Por aquel tiempo la división de motocicletas de Ducati, con el agua al cuello, palidecía al lado de la división de motores Diesel, en la que había ingresado un joven ingeniero llamado Massimo Bordini. El éxito de la Pantah, comparado con las malas ventas de las bicilíndricas paralelas, le dio a Ducati un respiro, pero no fue suficiente para que la firma saliese de los números rojos. La producción siguió siendo baja, y en 1983 se produjo el sorprendente anuncio de que Ducati ya no iba a producir más motos completas; se iba a limitar a fabricar motores para Cagiva, una nueva marca italiana mucho más dinámica. Dos años más tarde, Cagiva se hizo con el control completo de Ducati e inició un largo proceso de reconstrucción de la gama, mediante una serie de motos basadas en la Pantah.

Buena parte del chasis, una estructura muy bien resuelta de tubos rectos de acero, quedaba escondida por el depósito de gasolina y unas fibras basálticas originales. Esto hacía juego con un carenado bastante anguloso y un tubo grande, cuyos paneles laterales ascendían hasta esconder la mitad superior de los amortiguadores Marzocchi con depósito separado. La horquilla, las primeras Pantah, que estaban pintadas de rojo, eran también de Marzocchi, pero Ducati se pasó a Paioli un poco más tarde. Lo que no cambió fueron las características de la Ducati: unos 190 km/h de velocidad punta, una estabilidad lenta y unos potentes frenos Brembo, las que había que añadir un sorprendente aire de sofisticación. Los clientes de la marca no estaban acostumbrados a un motor y un escape silenciosos, a un buen acabado de la pintura, a un depósito de gasolina que se cerrase con llave, a un completo sistema eléctrico de 12 voltios. No había pedal de arranque, y que, irónicamente, el sistema eléctrico era una de las pocas piezas que resultó poco fiables.



La Pantah era una moto cara, en tierra costaba casi lo mismo que la Suzuki GSX 1100, por lo que no estaba a venderse en grandes cantidades, pero provocó una gran impresión y mucho más éxito que las bicilíndricas en paralelo que la precedieron. Los probadores de su época dijeron que se resumían todas las virtudes de la italiana: "La Pantah es, al mismo tiempo, una moto completamente equipada para viajar y una buena máquina deportiva".

MÁS CUBICAJE

En 1981 Ducati mejoró ligeramente el motor, lanzando al mercado la Pantah 600 que tenía un cubicaje de 583 c.c., lograda gracias a aumentar el diámetro de los pistones hasta 80 mm, con lo que se conseguía llegar a los 58 CV a 8.500 rpm, lo que representaba un incremento de unos cuantos caballos. La 600 también tenía un motor más redondeado, que acabó siendo montado también en la 500, un faro delantero nuevo y una nue-

va pintura plateada. Se mejoró la caja de cambios y el embrague pasó a ser hidráulico.

Esta era la moto que yo había probado y que tanto me decepcionó, no tanto por sus mediocres prestaciones (aquella moto de pruebas solamente pudo llegar hasta 174 km/h, al menos 15 km/h menos de lo esperado, en parte debido a un desarrollo final excesivamente largo) como por su falta de carácter Ducati.

Pero esto no sucedía en esta máquina plateada que había sido modificada con filtros individuales y un par de escapes Conti que hacían que sonase como de verdad debe sonar una Ducati.

Tenía 30.000 km en el reloj y estaba en buenas condiciones, sin modificaciones aparentes, con la pintura y los cromados en buen estado. A pesar de sus semimanillares, la Ducati me pareció mas bien alta cuando me senté en ella y me puse a dar suaves sacudidas al gas para calentar el motor, disfrutando de los inesperados sonidos e intentando, sin ningún éxito, retorcer los espejos hasta una posición que sirviese de algo. Las llantas de aluminio de 18 pulgadas eran blancas, en vez de las originales, que eran de color dorado, y los adhesivos del asiento del pasajero no acababan de coincidir con el resto de los gráficos de la parte trasera. Pero le perdoné todas estas faltas menores en el momento en que me puse en marcha. Estoy convencido de que los escapes y los filtros de los carburadores dejaban pasar algún caballo extra, y no solamente una ilusión creada por el ruido, que me daba la sensación de que esta moto era mucho más alegre y vivaracha que aquella que probé hace tantos años. Fuese cual fuese la verdadera razón, me sorprendí alegremente de la buena respuesta de esta Ducati, cuando atacé una carretera de montaña con muchas curvas. Estaba claro que alguien había hecho un buen trabajo con la carburación, después de echar al cubo de la basura la caja del filtro de aire original, de forma cilíndrica, porque la Pantah tenía una respuesta brillante que la hacía muy fácil de conducir. La zona alta del tacómetro se inicia con una zona amarilla que empieza en las 7.500 rpm, pero el límite real aconsejado está en las 9.000 rpm, y el motor parecía tener muchas ganas de subir hasta allí.

BUEN RITMO

Si se estiraban un poco las marchas, pronto la aguja del cuentakilómetros marcaba 160 km/h, y estoy seguro de que hubiese llegado hasta los 190 km/h de revoluciones. La relación final, bastante larga, permitía un crucero de 145 km/h con el motor funcionando completamente redondo. Igualmente impresionante, y mucho más útil en las reviradas carreteras por las que transcurrió esta prueba, era el gran par motor cuando el propulsor giraba a medio régimen, y que hacía que la moto saltase hacia delante, sin que el motor girase a más de 4.000 vueltas, con una gracia y un salero que no me esperaba de una moto de media cilindrada con unos cuantos años encima, como ésta.



La suspensión delantera era dura y algo rebotona, pero muy estable.

Por descontado, la Pantah no era excepcionalmente rápida en línea recta ni cuando era nueva, y en un viaje largo por autopista, la vibración hubiese sido bastante molesta. El carenado, con una pantalla alta y muy protectora, y la posición de conducción, deportiva, pero sin exagerar, sugería que con esta moto se podrían recorrer muchos kilómetros con comodidad, a pesar de lo poco mullido que era el asiento.

Del comportamiento en curva tuve muy pocas quejas. La simple pero efectiva combinación de un chasis multitubular muy rígido y una suspensión dura y efectiva daba como resultado un comportamiento al que pocos rivales de la época se podían ni siquiera acercar. Esta moto no solamente disponía de todo esto que era de serie hace dos décadas, sino que, además, calzaba un par de neumáticos modernos, un Metzeler ME33 delante y un Avon Roadrunner detrás, que, a pesar de parecer estrechos comparado con los que se montan hoy en día -el trasero era un 110/90- tenían un buen agarre. Junto al respetable peso en seco de la Pantah, de solamente 188 kg, su geometría de dirección conservadora hacía que la moto fuese muy estable en línea recta y en curvas rápidas, pero requería decisión y músculos para meterla en curvas lentas. Rebotaba un poco sobre los baches, pero pasaba las curvas lentas con un aplomo tal que cuando salía acelerando pensaba que la podía haber pasado quince km/h más rápido. ¡Mas vale así y no al revés!

A pesar de que en algunas ocasiones tumbé de manera agresiva, no conseguí rascar nada, en parte porque se había roto la oreja del caballete central. Claro que esto era muy práctico en las curvas, pero te volvías loco para montar la moto en el caballete, a pesar del asa que había al lado del amortiguador izquierdo.

El frenado era, también, el adecuado, a pesar del aspecto de pasados de moda que tenían las pinzas Brembo de dos pistones y los relativamente pequeños discos de 260 mm.

Puede que el mejor pipopo que le pue-



El motor en V a 90° de la Pantah volvió a dar ilusión a los hombres y fans de Ducati al comienzo de los 80.



Para lucirla había que subir... sobre un asiento de poco y duro acolchado.



Los rígidos amortiguadores le daban estabilidad, los Conti personalidad...

FICHA TÉCNICA

Motor tipo	2 cil., V a 90° 4T. Aire SOHC 4V
Diam. x carr.	80 x 58 mm x 2
Cilindrada	583 c.c.
Potencia máx.	58 CV a 8.500 rpm.
Alimentación	Dos carburadores Dell'Orto de 36 mm.
Arranque	Eléctrico
Caja cambios	De cinco relaciones
Trans. secund.	Por cadena
Tipo chasis	Multitubular de acero redondo
Basculante	Tubo de acero redondo
Sus. delantera	Horquilla Marzocchi, de 36 mm, sin ajustes
Sus. posterior	Dos amortiguadores Marzocchi, ajustables en precarga
Freno delantero	Disco de 260 mm, pinzas Brembo 2 pistones opuestas
Freno trasero	Un disco de 260 mm, pinza Brembo 2 pistones
Neumáticos	100/90 x 18 y 110/90 x 18
Distancia ejes	1.450 mm
Altura asiento	790 mm
Peso en vacío	188 kg
Dep. gasolina	19 litros

do dedicar a la Pantah es que tuve que estar constantemente recordándome a mí mismo que estaba conduciendo una moto con diecisiete años, cuyos orígenes se adentraban firmemente en los años setenta. Entonces no me di cuenta, pero la bicilíndrica en V de color plateado que me decepcionó cuando la probé por primera vez carecía de su carácter tradicional por una buena razón: era la primera Ducati de la época moderna.