

en pr



DUCATI ROAD 250-'77



EL gran éxito conseguido por las famosas Ducati en su dilatada existencia, llega a esta fábrica a perfeccionar y actualizar este popular modelo según las exigencias técnicas de hoy, ofreciendo, además, el modelo más económica de España en la cilindrada de 250 c. c., a pesar de ser un motor mucho más potente que un dos tiempos de igual cilindrada y complejidad de su construcción y mantenimiento de engrase.

La Road que hoy presenta la fusión de las versiones 250 y 350, con una serie de mejoras de acabado que beneficia especialmente la utilización de este económico vehículo. Económico en todas sus facetas, ya que el precio de compra es moderado, sino el modesto coste de cualquier circunstancia, dando un argumento más sólido en un momento que los precios de combustibles están por las nubes.

En primer lugar nos dirigimos a los propietarios de los depósitos, que si ya habéis invertido en algún fenecido modelo de otra marca, lo apreciamos sobre todo en la Road, por ofrecer una autonomía realmente importante que mejora sensiblemente la capacidad de conducción al ofrecer un punto de apoyo en las curvas. Los guardabarros, de aluminio, también realzan el aspecto de la moto y modernizan su aspecto reduciendo el mantenimiento. En comparación con el modelo anterior, la pintura, mucho más frágil, es resistente a los fenómenos atmosféricos.

El tablero de instrumentos es parco en chivatos, pero incluye los relojes que se encuentran en la 500 Twin, o sea, muy precisos y bonitos, como los de las versiones anteriores. Finalmente, hemos o

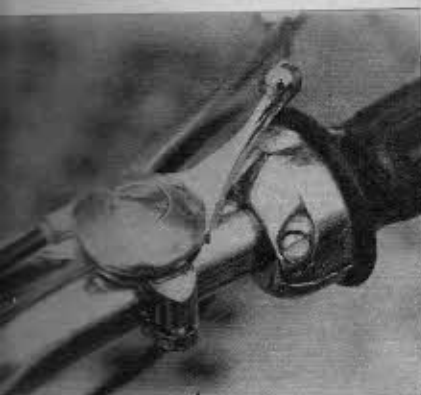


el manillar a la cómoda palanca de puesta en marcha y a la razonable desmultiplicación de todo su sistema, se obtienen inmediatas respuestas por todo clima a la primera solicitud, siendo necesario remarcar a los neófitos del cuatro tiempos que para la puesta en marcha es aconsejable no abrir los gases y, en caso de hacerlo, sólo se debe girar el puño del acelerador un par de milímetros.

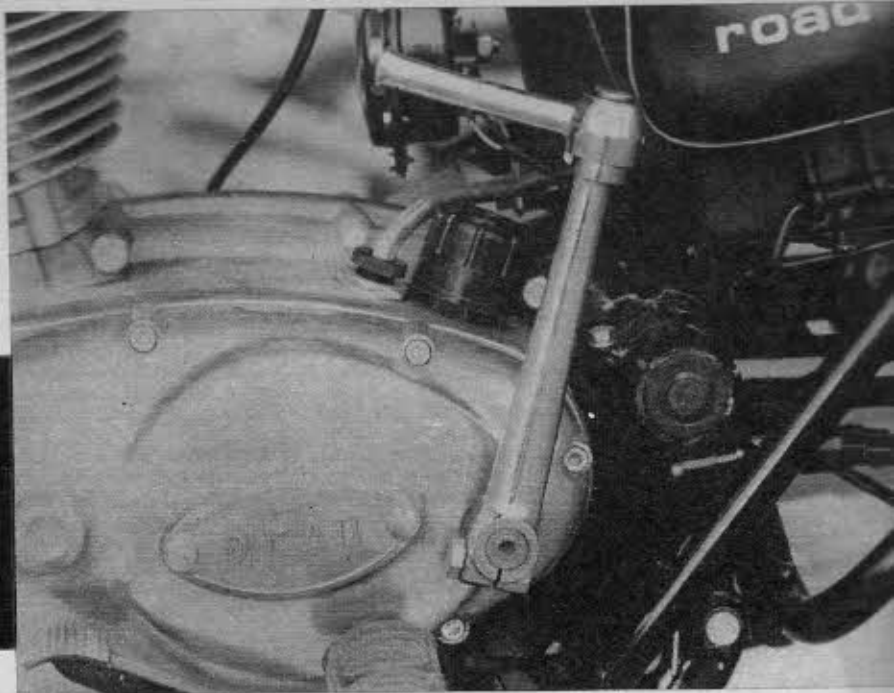
Si se ha tenido la moto largamente detenida, se puede hacer el

medio del excitador clásico; no obstante, no lo recomendamos, ya

aire, es más que suficiente para conseguir arrancar este motor.



PUESTA EN MARCHA



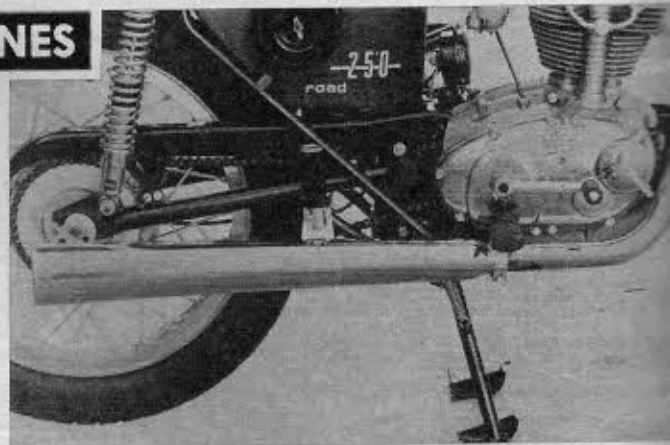
RUIDO MOTOR Y VIBRACIONES

En la nutrida fauna de los cuatro tiempos se ha vivido un enorme progreso en todos sus aspectos, y precisamente uno de los que más beneficios ha cosechado es precisamente el silencio y discreción del escape, lográndose motores que pueden pasar completamente inadvertidos al transeúnte. Pero, en el caso de la Road, se ha mantenido el silencioso de antaño que resulta, ahora, algo estridente cuando se fuerza el régimen motor, o sea, pasando de las 5.000 r. p. m. Lamentamos verdaderamente no encontrar en esta Road el silencioso de las antiguas "Scrambler" de la marca, que se distinguían por su eficacia y discreción.

Mecánicamente seguimos con el clásico ronroneo de Ducati, acompañado de los "asirenados" ruidos del piñonaje helicoidal encargado de transmitir el movimiento desde el cigüeñal al árbol de levas.

Por el lado admisión no se manifiesta la clásica succión, a pesar de estar el filtro en el exterior del chasis.

Las vibraciones de este monocilíndrico no se han reducido, y, como es lógico, el equilibrado del cigüeñal tiene la cul-



pa de ello; pero a un motor de serie no se le puede exigir nada mejor, puesto que los efectos empiezan a manifestarse a partir de las 5.000 r. p. m. hasta las 7.000 r. p. m., por lo que, en ciudad, no es fácil que se aprecie el fenómeno de forma molesta o alarmante.

la instalación eléctrica ha de ser de seis voltios para la de doce, voltaje mucho más eficaz en cualquier

de estas mejoras exteriores de primera importancia, se efectuado ligeras modificaciones al motor para aumentar su potencia, al mismo tiempo ha ampliado la longevidad de la realmente importante.

¿QUE ROAD STREET?

do se lanzó el primer modelo Road encontrábamos el nombre, que traducido al castellano significa carretera, ahora que las motos han evolucionado y progresado, incluso de la concepción básica de un motor monoárbol de Ducati, tenemos que la denominación "calle" se ajustaría a las características generales del motor y de la moto en sí, ya que los modelos Venezianez cumplen de forma más adecuada el servicio en carretera, ya que la Road se nos manifiesta como una moto realmente funcional para ciudad, o sea, para calle y desplazamientos cortos de corta distancia, a saber, que, si hace unos años nos viajara perfectamente en Road, hoy, por haberse empujado la oferta con modelos más modernos, la limitemos a la urbe. Por ello no deseamos criticar el modelo, ni mucho menos, intentamos buscarle una razón justificada de existencia frente a otros dos modelos ya citados. Por esta razón la encontramos únicamente en el aspecto urbano, que encaja perfectamente en la Road y en su ajustado precio de adquisición.

MOTOR

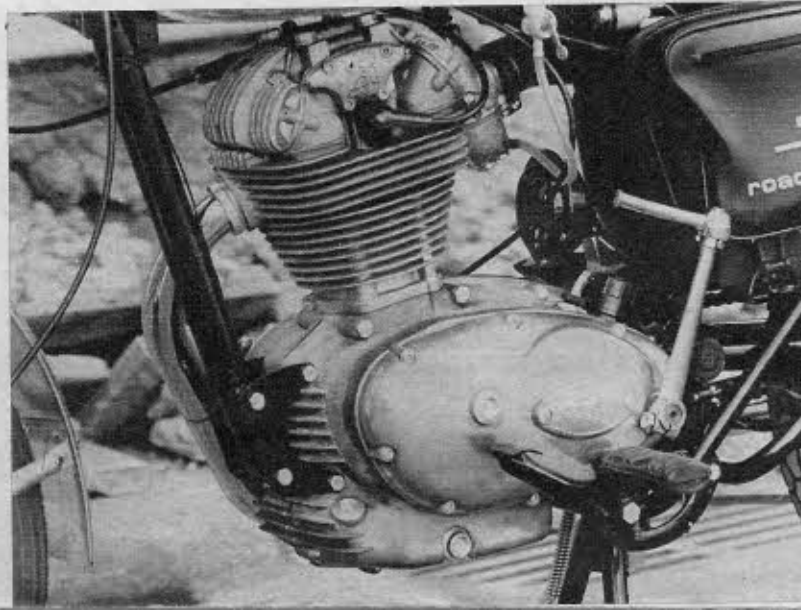
Partiendo de la base de que este motor no tiene la más mínima pretensión deportiva, y que lo que busca es el mejor equilibrio entre unas "performances" adecuadas y la economía general, tenemos que revelar que nos hemos

sentido realmente satisfechos de los resultados obtenidos, especialmente cuando la velocidad máxima —aplanao— la hemos cronometrado en 119 km/h., y el consumo en conducción mixta nunca ha superado los 3,5 litros, cifra realmente interesante teniendo en cuenta que el recorrido por carretera lo

hemos cubierto apretando el motor y que en ciudad cualquier motor es capaz de darnos unos consumos realmente espeluznantes.

Las respuestas de este clásico monocilíndrico Ducati son francamente buenas a partir de las 3.500 r. p. m., momento en que aparecen los primeros caballos realmente utilizables. Estirando las relaciones hasta las 7.500 r. p. m. se consiguen unas "performances" muy buenas, llegando al extremo de sorprendernos en carreteras sinuosas por las medias conseguidas sin haber tenido que recurrir a los límites de estabilidad ni de frenado que pueda dar esta moto.

Para ciudad es francamente agradable el suave funcionamiento y las aceleraciones, además de la capacidad de rodar a una mínima velocidad en las dos primeras relaciones, lo que permite olvidarse del embrague cuando se está encerrado en la "confitura" de tráfico de las horas punta; es casi como una moto de trial, pero con la ventaja de disponer de relaciones más largas y, en consecuencia, aprovechar la potencia sin tener que estar tan atareado con la caja de cambios y su constante manejo.



DUCATI ROAD 250-'77

CAMBIO Y SELECTOR

El cambio sigue dentro de las excelencias de Ducati en estos "pequeños" modelos. La precisión, suavidad, corto recorrido y buen escalonamiento, nos han recordado las épocas doradas de las motos de cuarto de litro, cuando todos envidiábamos este preciso y eficaz cambio.

El selector no desmerece en absoluto de estas alabanzas, a pesar de habernos sentido algo incómodos al tener la palanca en el lado derecho y con la primera arriba, o sea, exactamente al revés de las normas actuales.

Para los "viciosos" del cambio, les recomendamos que tengan, al menos, una corta experiencia con esta moto en carretera sinuosa, y entonces podrán juzgar con acierto el comportamiento de las motos rivales en este aspecto tan delicado como es la selección de las relaciones de cambio.

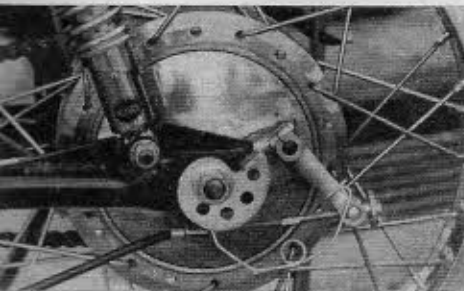
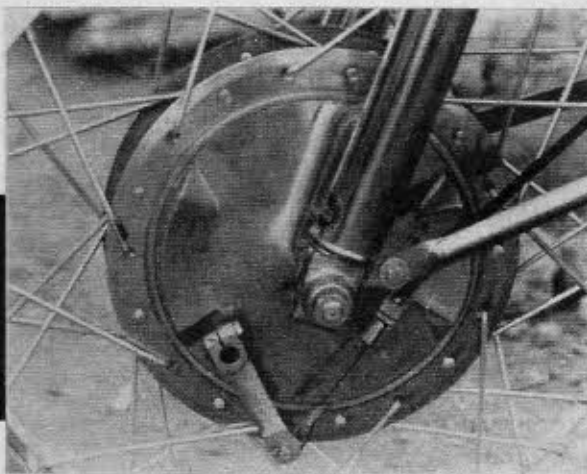


ESTABILIDAD Y AMORTIGUACIÓN

Respecto a la estabilidad sólo tenemos elogios, los eternos elogios que han merecido las Ducati, sin diferenciación de modelo ni cilindrada. En ciudad, se pueden hacer verdaderas diabluras en carreteras con muchas curvas admirado a cualquier otro motorista que nos siga o preceda con una moto moderna e incluso superior.

La amortiguación la hemos encontrado muy buena, suave y confort en el tren delantero, mientras que en el trasero se ha manifestado otro de los defectos de la marca: la excesiva dureza de los amortiguadores, que si bien repercute negativamente en la estabilidad, llega a ser molesta en pisos malos incluso en un poco menos de muelle y algo más de amortiguador deberían mejorar esta negativa.

FRENADO



¡Con qué nostalgia y agrado hemos vuelto a las apuradas de frenada de un buen tambor! Cuando encontramos

tambores tan eficaces como los de la Road nos preguntamos la causa de la proliferación de los discos en motos pequeñas y ligeras; sólo la moda y las exigencias de la competencia pueden obligar al abandono de estos tambores tan suaves, progresivos y potentes.

El delantero quizá peca ligeramente de brusquedad en el primer contacto, cuando se rueda lentamente, pero, a partir de este punto, se dosifica de forma sensacional, disponiéndose de un tacto envidiable y maravilloso. El trasero, siendo algo menos potente, es el compañero ideal del delantero para ofrecer una frenada fuera de toda duda, tanto en carretera como en ciudad.

POSICIÓN DE CONDUCCIÓN Y CONFORT



Tal como demuestra el documento gráfico que acompaña a este texto, podemos darnos cuenta que la posición de conducción es lo más turística que se pueda desear: el asiento es ancho y ligeramente alto; los estribos, adelantados; el asiento, sensiblemente más bajo que la base del manillar. En fin, todo lo necesario para que el conductor se sienta perfectamente cómodo y bien sentado, en una moto que no tiene ninguna pretensión deportiva y que encaja perfectamente en las necesidades urbanas.

Para criticar hemos encontrado el pedal del freno delantero algo más elevado que la estribera y, dado que no se puede regular, no es posible mejorar tal condición. En cambio, es posible encontrar en una moto de turismo.

En dos plazas, las dimensiones del asiento permiten al pasajero como al conductor, estar perfectamente cómodos en la moto, sin que se molesten entre sí por el espacio.

Para terminar, deseamos hacer hincapié en la comodidad, que, si bien es muy buena en todos los sentidos, se puede mejorar acortando el manillar, lo que permitiría mejor en ciudad y, especialmente, entre los coches, lo acercaríamos algo más hacia el conductor permitiera una posición algo más erguida y, en ciudad, más cómoda.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Número de cilindros: 1. Ciclo: Cuatro tiempos. Diámetro y carrera: 69/66 mm. Relación de compresión: 10 : 1. Potencia máxima: 19 CV, DIN a 7.500 r. p. m. Cilindrada parcial y total exacta: 246,66 c. c. Carburador, marca, tipo y diámetro: Amal 627 de 27 mm, de diámetro. Gicleur principal: 200. Gicleur secundario: 20. Sistema de encendido: Bobina-batería. Caja de cambios, número de relaciones: 5. Desmultiplicación de cada una: 2,75, 1,65, 1,34, 1,10, 0,96. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Desarrollo secundario: 3 : 1.

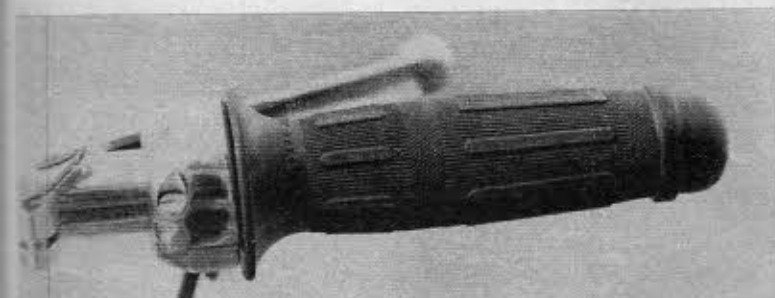
CHASIS

Tipo: Simple cuna. Material de su construcción: Tubo de acero. Frenos, tipo: Tambor de doble mordaza. Diámetro: Delantero: 180 mm. Trasero: 180 mm. Suspensión tipo: Convencional. Marca amortiguadores: Telesco. Marca y tipo de neumáticos: Delantero: Pirelli turismo. Trasero: Pirelli turismo. Medidas: Delantero: 3,25 x 18. Trasero: 4,00 x 18. Distancia entre ejes: 1.370 mm. Capacidad depósito: 10 litros. Capacidad reserva: Un litro. Peso en vacío: 138 kilos. Capacidad aceite carter: Dos kilos. Tipo del mismo: Repsol 30-40.

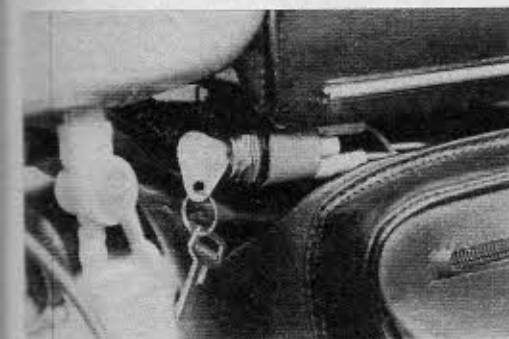
Los relojes montados en las nuevas Road son exactamente los mismos que se montan en la 500 Twin, aunque los chivatos luminosos se han eliminado para no encarecer innecesariamente esta utilitaria moto.



El lateral izquierdo es una cómoda y accesible bolsa con cremallera que hace las veces de caja de herramientas y alojamiento de pequeños paquetes.



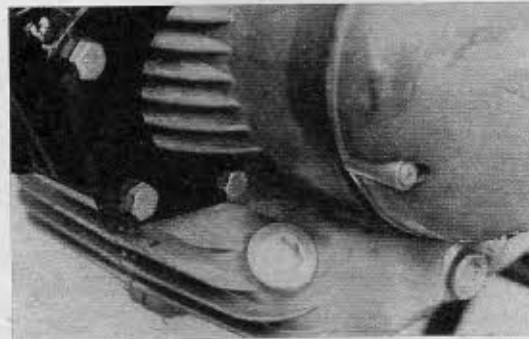
Estos nuevos puños, con el anagrama Ducati grabado en los mismos, nos parecen algo pasado de moda y poco interesante desde el punto de vista confort, teniendo en cuenta que si ha sido necesario hacer un molde especial se hubiera podido acertar más en el diseño. Lástima que los conmutadores eléctricos sigan siendo los sencillos "todo en uno" que sólo vemos ya en motos de montaña.



Incomprensiblemente, el contacto se ha escondido bajo el asiento, siendo muy complicado conseguir meter la llave en él.

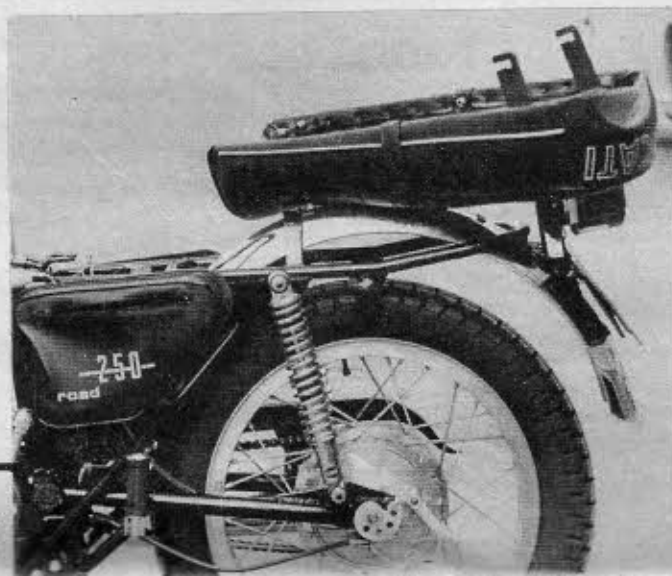


El filtro de aire, de fácil sustitución, es silencioso a pesar de estar fuera del chasis y sin ninguna clase de berinto o caja silenciadora.



El rellenado de aceite en el cárter se realiza por esta tuerca accesible y de fácil manejo.

El asiento se puede quitar con sólo aflojar dos tuercas muy accesibles, sitas en los laterales posteriores del sillín.



La palanca del freno trasero está sensiblemente más elevada que la estribera, siendo realmente molesta cada operación de frenado por tener que levantar toda la pierna para apoyar correctamente el pie sobre la palanca.

OTROS DETALLES

FICHA ENSAYO

	Muy mal	Mal	Regular	Bien	Muy bien
MOTOR					
Potencia					●
Elasticidad					●
Suavidad					●
Vibraciones			●		
Arranque					●
Embrague					●
Cambio					●
ACCESIBILIDAD AL					
Filtro aire					●
Bujías					●
Carburadores					●
Cables:					●
Embrague					●
Gas					●
FRENOS					
Delantero:					
Potencia					●
Suavidad					●
Progresividad					●
"Fading"					●
Trasero:					
Potencia					●
Suavidad					●
Progresividad					●
"Fading"					●
AMORTIGUADORES					
Delanteros:					
Eficacia					●
Suavidad					●
Traseros:					
Eficacia					●
Suavidad					●
CHASIS					
Estabilidad					●
Altura					●
Rigidez					●
Basculante					●
Asiento					●
Manillar					●
Estriberas					●
Palancas:					
Freno del.					●
Freno tras.		●			
Embrague					●
Cambio					●
Mandos:					
Luces					●
Claxon					●
Ráfagas:					
Intermitentes					●
Arranque					●
Caja herramientas					●
Herramientas					●
Capacidad depósito					●
NEUMATICOS					
Delantero:					
Agarre					●
Sección					●
Trasero:					
Agarre					●
Sección					●