

DUCATI 750 PASO



SCHRIK JE ROOD!

EEN KIND VAN ZIJN TIJD, EEN STATEMENT OF EEN DESIGNFOUT. ALLEDRIE EIGENLIJK! DE DUCATI 750 PASO MAAKTE DE TONGEN LOS EN DOET DAT NOG STEEDS. EEN STIJLICOON DUS.

Wat je ook van de Ducati 750 Paso vindt, je moet één ding kunnen toegeven; lomp is 'ie wel. Dat gezegd hebbende kun je je gaan afvragen of dat per se een negatief iets moet zijn. Het woord heeft een negatieve lading en voor velen is deze betekenis precies op het lijf van de Paso geschreven. Toch heeft de machine ook een grote schare aanhangers. Velen daarvan zullen grif toegeven dat de Paso niet meteen moeders mooiste is, maar toch heeft de machine op hen een soort aantrekkingskracht. Mooi van lelijkheid misschien? Geef toe, ondanks het wat plompe uiterlijk is het wel een machine met een statement en een uniek uiterlijk dat alleen door die andere stijlcoon, de BMW K1, wordt overtroffen. Bovendien is de Paso absoluut geen slechte machine in zijn tijd. Sterker nog: bij zijn introductie klinken louter lovende woorden over het blokkarakter en het stuurgedrag. Het uiterlijk wordt slechts met weinig woorden en op politiek correcte wijze besproken, maar het laat niets aan duidelijkheid te wensen over dat je daar vooral maar doorheen moet prikken.

DE BASIS

En dat doen we dan ook maar, er doorheen prikken, want blijven doorzagen over het uiterlijk heeft weinig zin. Gedane zaken nemen namelijk toch geen keer. Laten we beginnen bij het frame van de Paso. Het vindt zijn oorsprong in dat van de Ducati 750 Sport dat weliswaar een extreme rechthoekstabiliteit bezit, maar zich slechts met flinke overredingskracht een bocht in laat gooien. Ook de latere Pantahs zijn op deze manier opgebouwd. Hard werken dus en dat moet toch anders kunnen.

In de racerij worden de race-Pantahs, de 600 cc Formule 2 en de latere 750 cc Formule 1 aangepast. Ze krijgen onder andere een steilere balhoofdhoek voor een scherper stuurgedrag. 16 inch wielen, evenals banden met een laag profiel, zorgen voor een nog verdere afname van de wielbasis. Op het circuit perfect, op straat enigszins nerveus. Daarom wordt voor de F1 replica gekozen voor hogere banden, een

stuurdemper en een minder steile balhoofdhoek. Wat de motor minder nerveus, maar ook weer wat logger te handelen maakt. Daar komt verandering in als men Massimo Tamburini contracteert. Hij past het frame van de F1 aan op twee belangrijke punten: stuurgeometrie en de lengte van de achterbrug. De balhoofdhoek wordt een graadje minder steil en de achterbrug verlengt hij met maar liefst zes centimeter. Het blijkt een gouden greep, want meteen is het frame stukken beter. Zowel de rechthoekstabiliteit als de handelbaarheid is uitstekend en dat zonder stuurdemper. Aan de

▼ Een Ferrari op wielen werd 'ie genoemd. Door de brede voorband richt de machine zich op bij het remmen.

▼ Breed is hier het juiste woord.

hand van deze testmotor wordt een prototype ontworpen. Het frame daarvan is het resultaat van de opgedane ervaring met de testmotor en een studie van Tamburini op dit gebied. Het wordt een dubbel wiegframe van vierkante buizen, met een aangebout ondergedeelte. Het maakt het mogelijk werkzaamheden aan het blok uit te voeren, zonder het blok uit het frame te hoeven verwijderen. Het is een constructie die je dan al ziet bij enkele Japanse motoren. Vele dwarsverbindingen geven het frame een grote stijfheid. Bovendien vergemakkelijkt het zoals gezegd het onderhoud aan de motor, maar ook de assemblage in de fabriek.

WIELKEUZE

Gekozen wordt voor 16 inch wielen, omdat Tamburini daar destijds een groot voorstander van was. Na veel testen wordt de breedte van de velgen bepaald; 3.75 voor en 5.0 achter, geschikt

TOCH HEEFT DE MACHINE AANTREKKINGSKRACHT.
MOOI VAN LEELIJKHEID MISSCHIEN?





▲ Technisch een grote stap vooruit, qua design een stapje terug. Maar toch, hoe langer je kijkt, hoe meer je ook het uiterlijk gaat waarderen.



▲◀ Silentium? Er komt anders genoeg geluid uit. Het begrip luid is mettertijd behoorlijk anders geworden.

◀ Hoe lomp kan iets zijn! Een slot/drukknop als van een ouderwetse kofferbak om de buddy-seat te openen.

AL MET AL IS DE PASO EEN VOOR DUCATI BEHOORLIJK **VOORUITSTREVENDE MACHINE**

voor respectievelijk een 130/60-16- en een 160/60-16-band. Overigens is de Paso de eerste met radiaalbanden. Smallere velgen geven overstuur en instabiliteit bij het remmen, terwijl bredere velgen een te grote stijfheid en neiging tot onderstuur veroorzaken bij 16 inch wielen. Marzocchi komt net met de M1R-vork op de markt, die prompt gemonteerd wordt in de grootst verkrijgbare diameter van 42 mm. Achter vindt een monoshock van Öhlins een plekje. Wie de Paso eens goed heeft bekeken, heel erg goed, weet dat het blok 3 mm naar links is verplaatst. Dit om de ketting langs de brede achterband te kunnen leiden, met als bijkomend voordeel dat er beter aan de nokkenasriemen gewerkt kan worden. Dat motorblok hoort bij

dat van de jongste generatie Pantahs, waarbij de kop van de staande cilinder andersom gemonteerd is ten behoeve van een groter luchtfilter en een betere loop van de gaskabels. Dell'Orto kan geen juiste carburateurs leveren en omdat de Italiaanse regering import van Japanse carburateurs heeft verboden, wordt een Italiaanse dubbele Weber-valstroomcarburateur gemonteerd. Achteraf gezien een drama, ze zijn onmogelijk goed af te stellen. Het blok is officieel luchtgekoeld, maar twee oliekoelers doen nog eens een extra duit in het zakje. Al met al is de Paso een voor Ducati behoorlijk vooruitstrevende machine. Tijd om eens te onderzoeken of de Paso nog steeds zo vooruitstrevend aanvoelt. Met een



TECHNISCHE GEGEVENS

DUCATI 750 PASO

Motor	luchtgekoelde L-twin viertakt met bovenliggende nokkenas en twee kleppen per cilinder
Cilinderinhoud	748 cc
Rijwielgedeelte	dubbel wiegframe
Voorvering	42 mm Marzocchi M1R-telescoopvork
Achtervering	Öhlins-monoshock
Wielen	voor 130/60-16, achter 160/60-16
Gewicht	190 kilo (droog)
Vermogen	65 pk/7.900 tpm
Topsnelheid	210 km/u
Nieuw prijs	f 14.990,- (€ 6.814,-)

TERUG NAAR TOEN

We schrijven 1986 als in MOTOR de test verschijnt van de Ducati 750 Paso. Hij is geschreven door Bruno de Prato en de tekst is bewerkt door Co Wichard. Allereerst valt te lezen dat de Paso een minder karakteristieke Ducati is. Een negatieve toonzetting, die in dezelfde regel echter een geheel andere draai krijgt als wordt vervolgt: 'Als dat karakteristieke tenminste inhoudt een verkrampde, sportieve zit, veel lawaai uit in- en uitlaat en een slechte afwerking. Je mist dus alle slechte, zij het romantische eigenschappen die zo bij het merk uit Bologna horen, maar aan de andere kant krijg je meer van alle goede dingen die even kenmerkend zijn: enorme prestatie uit een compact en licht V-twin blok, soepel en met een mooi verlopende koppelkromme, een top van meer dan 210 km/u, een uitstekende verhouding tussen benzineverbruik en prestaties, prima stureigenschappen onder alle omstandigheden'.

Op dezelfde pagina valt zelfs te lezen: 'Voor sommige conservatieve Ducati-fans zal het misschien moeilijk te aanvaarden zijn, maar de Paso is verreweg het beste dat Ducati ooit heeft gebouwd'. De jubelingen over het uiterlijk zijn echter wat minder gekleurd. 'Hij ziet er modern uit, functioneel en waarschijnlijk met een goede aerodynamische vorm. De vorm zegt nog niet alles, belangrijker is nog of je er goed op zit'. Dat blijkt dan weer dik in orde te zijn. 'Alsof de maten tussen voetsteunen, zadel en stuur zijn bepaald door de afdeling

anatomie van de Universiteit van Bologna'. Het motorblok wordt geroemd om zijn gedrag bij lage en middentoerentallen. 'Draai je het gas vol open, dan rukt de hele cavalerie direct uit, sterk maar zonder agressief te worden. Je hoeft niet te wachten tot je in hogere toerentallen terecht bent gekomen om over vermogen te kunnen beschikken'. Ook het frame komt positief uit de test: 'Het kan nog wel 20 pk meer aan en zou dan nog helemaal voldoen. Dit compliment geldt dan voor het frame zelf, de Marzocchi M1 R vork en de nieuwe Pirelli MP 7 R radiaalbanden, niet om afbreuk te doen aan het blok dat overigens altijd meer vermogen kan worden ontlokt door montage van luidere dempers en hetere nokkenassen'. Lovende woorden en als besluit meldt Bruno wederom: 'De Paso is een heel echte Ducati, de beste die er ooit gebouwd werd, al wordt je misschien wat misleid door het beschaafde uiterlijk en het gladde oppervlak!'.



◀ Excentrische kettingversteller. Innovatief, net als het linksysteem voor de schokbreker.

◀◀ Eind jaren tachtig, begin jaren negentig razend populair bij veel motorfabrikanten, de anti-duikinrichting. Daarna met stille trom verdwenen, omdat het eigenlijk allemaal nooit werkte zoals het moest, zo ook op de Paso.

moete grom loopt de Paso stationair. De benzine-meter wiegt wat heen en weer, alsof er een vlotter met een heel lange arm aan zit. Wegrijden geschiedt behoedzaam en de eerste indruk is dat het blok eigenlijk weinig anders aanvoelt ten opzichte van de moderne Ducati's. Een tikje rauwer, maar niet eens zo heel veel. Het geluid is wel rauwer, heerlijk! De zithouding is best comfortabel en leek het tevoren alsof ik met een rode walvis de straat op zou gaan, dat valt eigenlijk best wel mee. Het heeft wel wat, zo'n lomp brok Ducati. Hij voelt best sportief. Accelereren gaat soepel, snel en met dikke klappen, remmen doet 'ie prima, al doet het anti-duikstelsel weinig, maar zodra de eerste bocht zich aandient voelt de machine wat onbestemd

aan. Hij wil de bocht invallen en bij hogere snelheid wil hij liever naar de buitenkant. 16 inch wielen, ik begrijp niet waarom Tamburini daar zo dol op was. Het went en vraagt een subtielere rijstijl, maar het is niet voor niks dat de meeste motoren tegenwoordig met 17 inch rondrijden. Een supersport is hij naar huidige begrippen niet meer, al zou hij nog best eens kunnen verrassen op het circuit. Sporttoer is de categorie die hem nu het best past. Tijden veranderen nu eenmaal met dank aan de technische vooruitgang. Maar wat er ook van de Paso gezegd kan worden, een stijlicoon is het nog steeds.

TEKST: TIM DEKKERS

FOTOGRAFIE: REIN VAN DER ZEE

