

motod'epoca

Ducati Paso 750



La Ducati dedicò questa settemmezzo al **grande pilota riminese Renzo Pasolini**, scomparso il 20 maggio del 1973 sul circuito di Monza. **Presentata al Salone di Milano** del 1985 con **un'affascinante livrea rossa**, la Paso 750 giunse nelle concessionarie **l'anno seguente**

DI **Giovanni Battista De Nisi**

DEDICA



Sul finire del 1986 gli stabilimenti Ducati sfornavano quotidianamente 15 unità di Paso 750, a soddisfare le domande in Italia e all'estero. Per gli USA si approntò un'edizione limitata, distinta dalla colorazione bianca e blu. L'intento dell'autorevole marchio bolognese, acquisito nel 1983 dalla Cagiva dei fratelli Claudio e Gianfranco Castiglioni, mirava a proiettarsi con questa primogenita della

nuova gestione nel futuro. Ciò richiedeva il cimentarsi in una cilindrata esclusa dai vantaggi scaturiti dalle importazioni controllate e dove l'apporto tecnologico diveniva indispensabile. Ulteriore obiettivo: minare lo strapotere commerciale dei giapponesi, attraverso una moto sportiva dall'inconfondibile design e impreziosita da rifiniture superbe e dettagli capaci di conferirle comfort e stile. La Ducati vide

fino al 1992 costituisce l'epilogo della realizzazione dalla carenatura integrale. Solo nel 1997 la Ducati tornò a misurarsi con una sport-touring, intanto nel 1993 sulla linea della 907 I.E. iniziava a materializzarsi la serie inaugurale della Monster.

La Paso 750, forte di un'estetica accattivante che va a rompere i canoni delle spartane sportive all'italiana, non ottenne il successo sperato nelle vendite. All'in-

TECNOLOGICA

in Massimo Tamburini il progettista in grado di dar corpo alla moto che avrebbe avuto quale maggiore peculiarità una carenatura integrale. Socio fondatore della riminese Bimota, insieme a Valerio Bianchi e Giuseppe Morri, è autore, tra le altre, di realizzazioni del calibro della Cagiva Mito, Ducati 916, MV Agusta Brutale ed F4. Dell'ingegner Fabio Taglioni venne impiegato il bicilindrico a L, serie Pantah, dalla distribuzione desmodromica nascosto nelle forme dal singolare vestito della Paso 750. La soluzione di ammantare le parti meccaniche e il telaio, adottata anche da Federico Martini sulla Bimota DB1, risultò una novità, emulata dalle giapponesi fin dal Salone di Colonia del 1986.

Nell'evolversi, la Paso 750 si tramutò nel 1989 in Paso 906 dal propulsore di 904 cm³ sfoggiante raffreddamento a liquido, cambio a sei rapporti e carter motore ispirato a quello del quattro valvole montato sulla 851. L'evoluzione proseguì nel 1991 con la sport-touring 907 IE, priva però del nome Paso. Rimasta sul mercato

gresso sul mercato costava 11.203.800 lire, prezzo giudicato eccessivo dall'utenza in relazione alle meno costose Ducati 750 F1 e alle nipponiche quadricilindriche Honda VFR 750 F, Suzuki GSX 750 R e Yamaha FZ 750. Né erano irrilevanti gli esborsi per la manutenzione ordinaria e le parti di ricambio. Oggi la quotazione di un esemplare in ottimo stato può aggirarsi dai 3.500 ai 4.000 Euro.

Davanti alla moto, che in quegli anni rappresentava la riscossa della scuola italiana nei confronti di quella del Sol Levante, sembra di ammirare un'opera d'arte. La colorazione rosso fuoco e la simbologia ad esso legata ricordano il Futurismo, esaltante il mito della velocità e introducono in un tempo senza tempo. L'armonioso design della carrozzeria fagocita la ruota anteriore, mentre quella posteriore "sfugge quasi civettuola" catturando la vista. Quel cupolino poi! Privo di plexiglass, fa corpo unico con la sovrastruttura senza appesantirla e ad esso è ottimamente integrato il faro rettangolare.

La Paso 750 oggi supera le venti primavere ma esprime una modernità oltre le mode. Contribuiscono ad enfatizzarla ➤

SPLENDIDA VENTENNE IN OTTIMA FORMA

La splendida Paso 750 di queste pagine, datata 1987, appartiene all'appassionato ducataista Fulvio Ferrini di Arezzo (nella foto in alto in azione), che ha commissionato il pregevole restauro per la meccanica e la ciclistica alla DottorMoto, aretina come la Rosso Carena, curatrice di rifacimento e verniciatura della carenatura



la precisione con la quale s'incastano le diverse componenti in ABS della carenatura, la completa strumentazione e i comandi. Dissentendo dalla filosofia costruttiva italiana in generale e da quella Ducati nello specifico, le leve a mano e i comandi al pedale regolabili in lega leggera, come i relativi supporti, si rivelano intuitivi e facili da azionare. I blocchetti elettrici della CEV, dagli interruttori ben disposti e pratici sono ancorati ai semi-manubri terminanti in morbide manopole dalla buona presa.

MEGLIO SOLI SPORTIVA ANCHE NELL'ABITABILITÀ

L'ABITABILITÀ di una moto tanto bella soddisfa piloti di qualunque altezza, ma non i passeggeri per le pedane troppo alte e lo scarso riparo dall'aria. La posizione di guida, senza costrizioni, assolve alle esigenze di un uso sportivo. L'ospitale e comoda sella combinata alle favorevoli distanze e inclinazioni di pedane e manubrio, unite alla compattezza del mezzo e al baricentro basso, permettono un eccellen-



te controllo. La Paso concede il meglio sul misto veloce e in autostrada dove emerge la precisione direzionale. A velocità superiori ai 150 km/h, la massima dichiarata raggiunge i 210 km/h, i vortici d'aria sulle spalle impongono di rannicchiarsi dietro il contenuto cupolino. Di certo maneggevole ma lenta nell'inserimento in curva, concede ragguardevoli inclinazioni e nelle manovre viene penalizzata dal ridotto angolo di sterzo e dalle invadenze tra cupolino e manubrio. Le vibrazioni sono poco percettibili poiché si propagano a basse frequenze e le sospensioni, granitica la forcella e puntuale l'unità al posteriore, elargiscono un buon comfort di marcia e una considerevole stabilità.

La Paso 750 adotta il motore della Ducati F1. Il bicilindrico quattro tempi a V di 90° dalla cubatura di 748,1 cm³ e dalle misure di alesaggio e corsa di 88 x 61,5 mm, presenta la consueta disposizione longitudinale dei cilindri in lega dal riporto al Gilnasil al carburo di silicio e la distribuzione monoalbero in testa azionata da cinghie dentate in gomma con le due valvole per cilindro comandate dal sistema desmodromico. Gli interventi hanno riguardato gli aumenti di potenza

e coppia massima, dai 70 CV e 6,22 kgm della F1 ai 73,44 CV e 7,65 kgm della Paso, perseguiti però a regimi più bassi 7.900 giri e 6.350 giri anziché agli 8.000 e 6.500, determinando così l'allungamento del rapporto di trasmissione finale. Per migliorare il tiro sin dai bassi regimi, favorendo la progressività del bicilindrico, i condotti di aspirazione rivolti verso l'interno dell'angolo fra i cilindri, comunicano invece che con i soliti Dell'Orto con un carburatore Weber 44 DCNF 107 doppio corpo verticale di tipo automobilistico dal diffusore di 36 mm Ø alimentato da una pompa del carburante elettrica. Il suo utilizzo deriva dalla rotazione di 180° del cilindro posteriore, generante uno spazio sufficiente ad ospitarlo, soluzione questa ripresa dai motori Pantah assemblati sui modelli enduro della Cagiva. L'impianto di scarico 2-in-2 vede i collettori immettersi in un compensatore centrale che si divide alla volta dei silenziatori terminali di scarico.

L'accensione elettronica è a scarica induttiva e ad anticipo variabile della Kokusan-Denki. Ad ingranaggi a denti dritti la trasmissione primaria, a catena la secondaria, mentre la frizione multidisco a secco con comando idraulico si svela progressiva e modulabile, e il cambio a cascata a cinque rapporti, dalla corsa della leva lunga, preciso e ben spazioso.

Soddisfacente la voce consumo di lubrificante: di media si percorrono 17,5 km/litro, e anche con un uso sportivo esasperato non si oltrepassa mai la soglia dei 9 km/litro.

LA SCHEDA DUCATI PASO 750 (1985 - 1990)

MOTORE Bicilindrico a V di 90° longitudinale, 4 tempi, raffreddato ad aria. Alesaggio e corsa 88 x 61,5 mm, cilindrata 748,1 cm³, rapporto di compressione 10 : 1. Distribuzione desmodromica monoalbero a camme in testa, lubrificazione forzata a carter umido. Alimentazione con un carburatore doppio corpo Weber 44 DCNF 107. Accensione elettronica Kokusan-Denki, avviamento elettrico. Frizione a dischi multipli a secco, cambio a 5 rapporti.

CICLISTICA Telaio a doppia culla continua perimetrale. Sospensioni: anteriore forcella teleidraulica Marzocchi M1 R, posteriore con sistema Soft-Damp costituito da forcellone oscillante ed ammortizzatore oleodinamico Ohlins CA2508 regolabile. Freni: anteriore a doppio disco Brembo 280 mm Ø, posteriore a disco singolo 270 mm Ø. Pneumatici radiali tubeless: ant. 130/60 ZR16", post. 160/60 ZR16".

DIMENSIONI Interasse 1.450 mm, inclinazione canotto 25°, avancorsa 105 mm, lunghezza 2.030 mm, larghezza 655 mm, altezza massima 1.150 mm, altezza sella 780 mm, altezza pedane 400 mm, luce a terra 165 mm. Peso a secco 195 kg. Capacità serbatoio 22 litri dei quali 4 di riserva.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza massima 73,44 CV a 7.900 giri/min, coppia massima 7,65 kgm a 6.350 giri/min, velocità massima 210 km/h.



ZONA ROSSA A 9.000 GIRI

Il cruscotto comprende il tachimetro/contachilometri totale e parziale, il contagiri, l'orologio e l'indicatore del livello carburante. Inoltre annovera otto spie luminose, più una da impiegare opzionalmente: stampella laterale abbassata, indicatori di direzione, folle, abbaglianti, luci, pressione olio, generatore e riserva carburante

LA CICLISTICA

LA DOPPIA CULLA CHE SOSTITUI PER QUALCHE ANNO IL TRALICCIO

Il valore della Paso 750 si concentra nella particolarità della sua ciclistica. Avvolge il bicilindrico, un telaio in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno dalla sezione rettangolare e quadrata, a doppia culla continua ad andamento perimetrale. Va a sostituire la struttura a traliccio tubolare a gabbia superiore appartenente alla tradizione Ducati fino ad allora. Sfiorano il cilindro anteriore gli elementi che compongono le due culle smontabili inferiormente, ai lati del cilindro posteriore passano i montanti obliqui che collegano il canotto di sterzo, inclinato di 25°, ai punti di attacco del forcellone. Completa il telaio la triangolatura su cui poggia la sella. All'avantreno agisce una forcella teleidraulica Marzocchi M1 R con steli di 42 mm Ø, in quello destro alloggia il circuito idraulico nel sinistro un'unica molla.

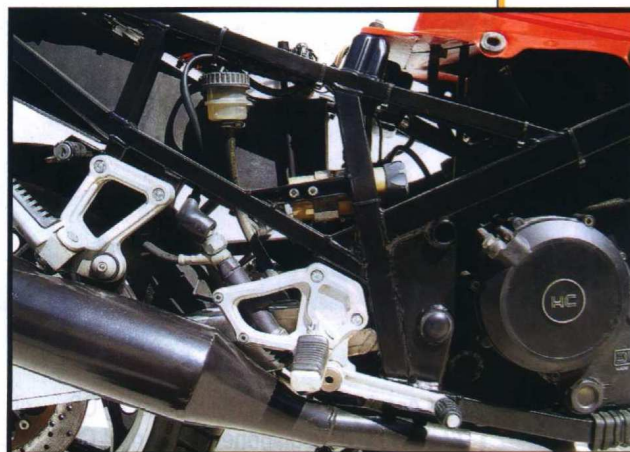
Provvista di piastra antitorsione sopra il parafango e di anti-dive regolabile, assicura un'escursione di 140 mm. Posteriormente, importata dalla Cagiva, lavora una sospensione Soft-Damp ad articolazione progressiva. Il forcellone a sezione rettangolare in lega leggera trafilato e saldato, è infulcrato sul carter motore che mantiene così una funzione

portante. Degli eccentrici permettono la registrazione della tensione della catena. Un ammortizzatore oleopneumatico della Ohlins, regolabile nel precarico molla dall'esterno mediante un rinvio idraulico, garantisce un'escursione alla ruota di 136 mm. Ineccepibile la capacità d'arresto dell'impianto frenante. Pinze a doppio pistoncino contrapposto intervengono sui due dischi in ghisa della Brembo forati e di 280 mm Ø (spessore 5 mm) dell'avantreno, e sul disco,



LA PASO STA FRESCA

L'impiego di "una carenatura integrale con circolazione dell'aria interna a depressione" come definita al tempo dalla Ducati, sottolinea l'impegno e gli studi profusi per canalizzare flussi d'aria nel sottoscoeca, permettendo al motore di esprimersi ad un'ottimale temperatura, e farli poi fuoriuscire lontano dal pilota. Il raffreddamento del propulsore compete al circuito di lubrificazione a carter umido e pompa ad ingranaggi, munito di due radiatori laterali supportati da prese d'aria dinamiche e bocche d'estrazione



TUBI Sezione rettangolare e quadrata

sempre in ghisa, di 270 mm (spessore 6,4 mm) al posteriore. I cerchi della Oscan in lega a sei razze a delta sono di 16 pollici, dal canale largo per accogliere pneumatici di generosa sezione e ribassati. La Paso è stata la prima moto di serie ad utilizzare pneumatici radiali tubeless, in origine Pirelli o, come sulla moto del servizio, Michelin. ■