

MOTO CICLISMO[®]

Clásico



Nº 51 P.V.P: 4,00 €



DUCATI PASO



- MÜNCH-URS 500
- KÖNIG-NEWCOMBE



- MOTOCRA CLÁSICAS
- MV 125 PULLMAN

PASO A PASO



Comparativa Ducati Paso 750, Paso 906

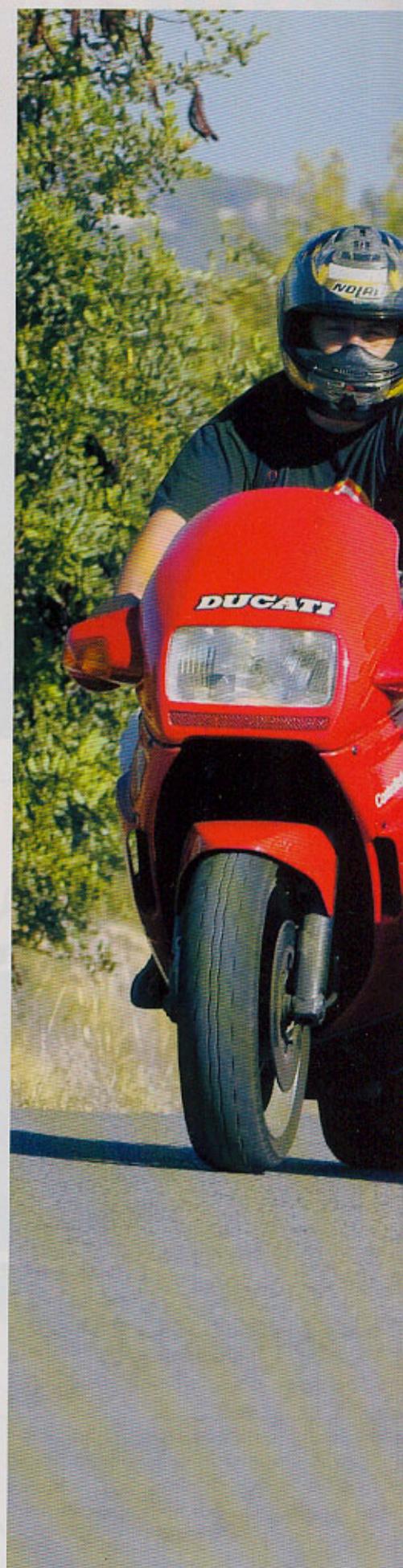
La primera de las Paso, la 750, data de 1986. Para muchos de nuestros lectores las Paso serán, seguramente, demasiado "jóvenes" para merecer un reportaje en esta revista. Sin embargo este que escribe tiene el convencimiento de que hay vehículos que son clásicos desde que nacen, motos que están destinadas por sus características, prestaciones y número de máquinas fabricadas a ocupar un lugar de privilegio en las colecciones de los aficionados. A lo largo de estas páginas veremos porqué la Paso pertenece a esta privilegiada categoría.

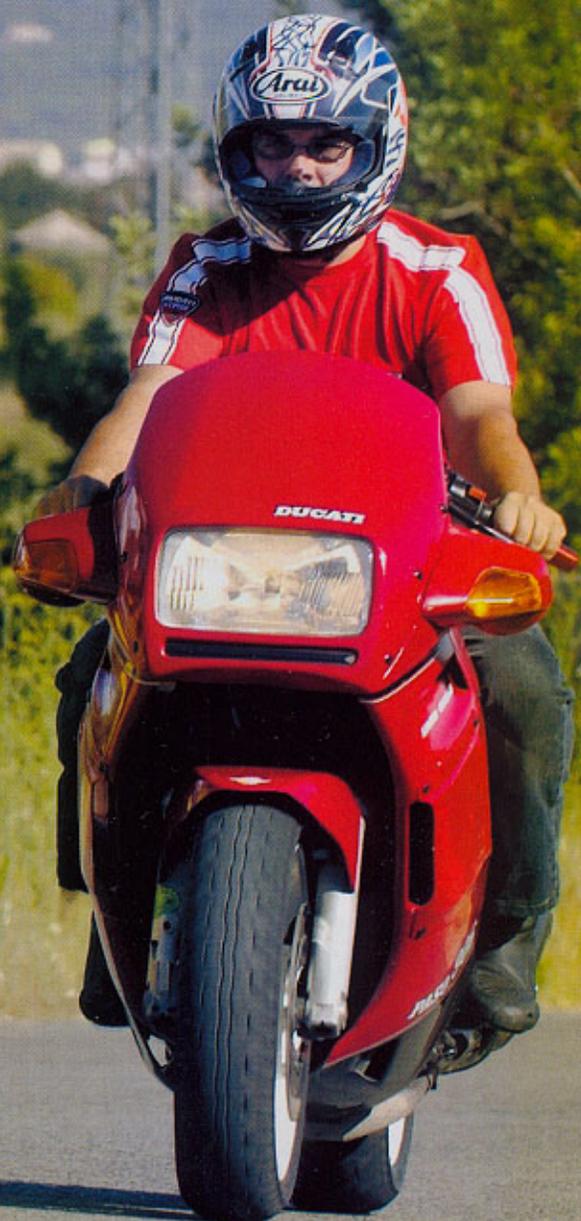
Texto: Carlos Polo
Fotos: Antón Briansó

La Paso nació en un momento clave para Ducati, en uno de los momentos más complicados y difíciles para la marca de Borgo Panigale. En 1983 Ducati formaba parte del VM Group, una empresa estatal que como casi todas las de tal titularidad era una verdadera ruina. A este respecto, y haciendo una reflexión, cabe

preguntarse porqué de la ineficacia de las administraciones cuando se meten a empresarias y, lo que resulta más grave, si son incapaces de hacer rentable una empresa ¿cómo demonios gestionan nuestros dineros?

En fin, continuando con nuestras motos, Ducati construía por entonces menos de 3.000





motos anuales, y se encontraba metida en una espiral que debía conducir, más tarde o más temprano, al cierre definitivo de la empresa. Fue por entonces cuando comenzó a surgir el rumor de una estrecha colaboración con una joven y próspera empresa, también italiana: Cagiva. Esta firma, propiedad de los hermanos Claudio y Gianfranco Castiglione, había nacido en las antiguas instalaciones de la mítica Aermacchi, en 1978. En apenas cinco años su producción y cifras de ventas superaba las 40.000 unidades, una cantidad verdaderamente esperanzadora. La gama de Cagiva tenía por entonces su techo en los 350 cc, y sus responsables deseaban ampliarla con máquinas de mayor cilindrada. Así pues, los robustos y potentes motores Ducati le parecieron a los Castiglione ideales para ser el corazón de una nueva generación de Cagivas de cilindrada superior.

El acuerdo llegaba para Ducati como tabla al naufrago. Y más si pensamos en las cifras de esta operación: inicialmente, el contrato tenía una duración inicial de siete años; en 1984 Ducati se comprometía a suministrar 6.000 motores, 10.000 en 1985 y 14.000 en los siguientes. Las optimistas previsiones, sin embargo, no llegaron nunca a cumplirse, y durante el primer año de acuerdo, 1985, los Castiglione decidieron adquirir la fábrica Ducari SpA con todo lo que ello suponía.

El análisis industrial de la firma fue devastador: anticuados modelos de producción, mecánicas demasiado caras de construir... el mundo había cambiado con la entrada de los japoneses en el mercado, y los sistemas tradicionales de manufactura no tenían cabida. Los clientes estaban ávidos de motos espectaculares y escandalosamente baratas, aunque a la hora de la verdad no estuvieran a la altura de sus competidoras europeas en cuanto a prestaciones y



calidad de sus componentes. Quizá el ejemplo más claro, en lo que concierne a Ducati, era su excelente motor de distribución por eje rey, condenado a desaparecer como un verdadero dinosaurio. Por suerte para la firma, el genial Fabio Taglioni había dejado como herencia la alternativa económica al viejo bicilíndrico: el motor Pantah, diseñado en 1977, con distribución por correa dentada era la solución de futuro que se necesitaba. Inicialmente pensado para 500 cc, había evolucionado soportando bien los 650 de la Cagiva Elefant e incluso los 750 de las F1, nacidas ese mismo año por deseo de los Castiglione, que consideraban vital para la firma el logro de nuevos éxitos deportivos.

Pero para sacar a Ducati del pozo, los Castiglione establecieron otra premisa insalvable:

había que lanzar un modelo completamente nuevo y desde luego, lo más impactante posible. El primer paso fue contactar con Máximo Tamburini, fundador de Bimota y que había abandonado la firma por sus desencuentros con Giuseppe Morri. Antes de salir de Bimota, el ingeniero proyectó otro modelo con motor Pantah, para lo cual había diseñado un bastidor completamente nuevo. Aquel proyecto inacabado fue bautizado por Tamburini como "Paso", en homenaje a su amigo fallecido en 1973, el gran piloto italiano Renzo Pasolini. En cierta manera, lo que los Castiglione pidieron a Tamburini fue que continuara con el proyecto, y además lo adaptara de modo que pudiera ser llevado a grandes series, abandonando el artesanal modo de trabajo de Bimota y, en cierto modo, de la Ducati de finales de los setenta.

Creo necesario hacer un inciso para una mejor comprensión del proyecto Cagiva - Ducati que comandaban los Castiglione, y sus decididas intenciones. Para empezar, y aunque habían comenzado su actividad motociclista devolviendo a la calle las viejas Aermacchi - Harley Davidson de los setenta, consideraban prioritario contar con los mejores ingenieros del momento. Así pues, no es de extrañar que Fabio Taglioni, el legendario Doctor T, fuera uno de los primeros fichajes - con el estatus de consultor externo - tras su jubilación en Ducati. También entraron en la nómina de la empresa Jan Witteveen y Peter Durr, personas de gran prestigio en el mundo de los motores de dos tiempos. También se firmaron acuerdos e colaboración con



La estética de la Paso formó parte de la tendencia de los carenados integrales.



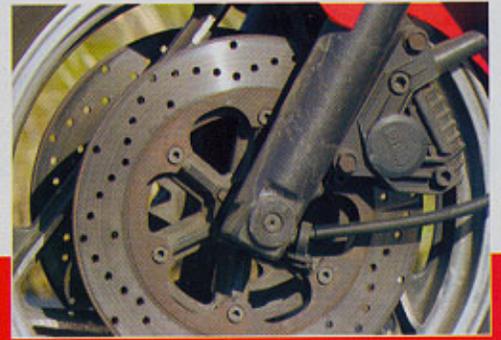
Roberto Gallina y con Bimota. Y al mando del departamento técnico de Ducati, como sustituto de Taglioni, otro ingeniero de demostrada competencia, Máximo Bordi.

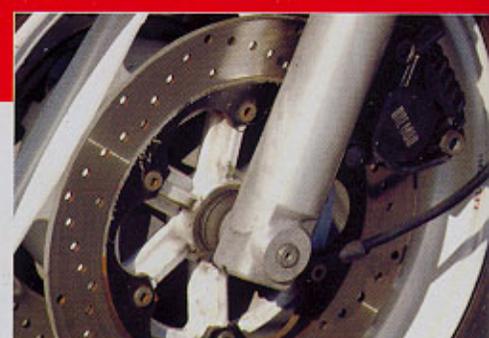
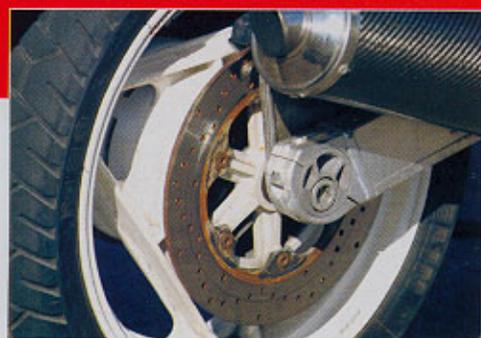
Varios de ellos tienen mucho que ver con el nacimiento de nuestra protagonista; pero sobre todo Máximo Tamburini. Tras su salida de Bimota había sido fichado por Roberto Gallina para su equipo de competición. Gallina había montado unos excelentes talleres en Rimini. Los Castiglione tiraron por la calle de en medio y compraron estas instalaciones, que pasaron a ser el centro de estudio y diseño de Cagiva, dejando a Tamburini como director del departamento. En realidad, tras este

asunto, estaba también una jugada de los japoneses: Suzuki había anunciado su retirada de la competición, y Gallina montó los talleres y fichó a Tamburini para seguir compitiendo. Pero poco después Suzuki comunicó al piloto italiano que continuarían, por lo que no necesitaban ni los excelentes talleres ni al técnico. La oferta de los Castiglione llegó pues, como en tantas otras ocasiones, en el momento justo.

Hemos de tener en cuenta que además, Gallina había firmado un acuerdo de colaboración con Cagiva y, entre otras cosas, Tamburini había comenzado a trabajar en una máquina con el motor de la Mille, además de diseñar la carrocería de la

Cagiva 125 Aleta d'Oro. Cuando comenzó a trabajar para un gran grupo, como Cagiva, Tamburini se encontró, como el mismo confesó en una entrevista publicada en Motociclismo, con la dificultad de pensar en "grandes series": "... la principal frustración es el factor tiempo, ya que se tarda mucho más en llevar a la producción en masa tus diseños que en una producción de 400/500 motos al año como teníamos en Bimota". A la pregunta de que bastidor tenía pensado para motos de calle, respondió que "el prototipo Mille es un doble cuna que se puede desarmar por un lado para sacar el motor, además de permitir un diseño muy compacto permitiendo sin embargo un buen acceso a la mecánica. Creo que





uno de los peores fallos de hoy en día en las motos producidas en gran serie es la dificultad de trabajar en la mecánica; estoy seguro de que algunas fueron diseñadas por personas que nunca han medido el juego de taqués o han ajustado la carburación ellos mismos. Esto pone el coste de mantenimiento y servicio por las nubes. Yo intento producir motos modernas, con tecnología y diseños avanzados, pero sin sacrificar la accesibilidad"

Con estas palabras podemos conocer un poco mejor las premisas autoimpuestas por Tamburini, que una vez metido en harina construyó una máquina absolutamente nueva en muy poco tiempo, tanto por el abundante tubo de sección cuadrada empleado, como por las geometrías, radicalmente diferentes de sus predecesoras de Bolonia. Para ganar en compacidad, Maximo Bordi "giró" el cilindro posterior de modo que la toma del

carburador quedara enfrentada a la del cilindro delantero. De este modo, los tradicionales Del'Orto fueron sustituidos por un Weber 44 DCNF 107, de doble cuerpo y origen automovilístico, situado en el centro de la V que formaban los cilindros. La parte cido fue completada con un espectacular horquilla Marzocchi M1R de 42 mm, mientras la suspensión trasera era encomendada a un único amortiguador Ohlins CA 2508, comendado por un sistema progresivo "Soft Damp". Para los frenos se eligió una maneta regulable en cuatro posiciones, ya empleado en las Ducati TT1 y TT2, así como en la Cagiva 500 de GP. Para las ruedas se emplearon llantas Oscan de 16", y neumáticos Pirelli MP7. Todo ello constituía, en su conjunto, el bastidor más sofisticado jamás construido por Ducati.

Y sin embargo, aquella singular amalgama de técnica presentaba un serio problema, y es que su

aspecto era francamente poco agraciado, una especie de "desguace" de piezas acopladas. Y la necesidad de vestirla fue, precisamente, la que acabaría dándole una personalidad única, una singularidad especialmente atractiva. Ya que había que cubrir mucho de la mecánica de la nueva Paso, Tamburini optó por ... cubrirla por completo, creando una línea verdaderamente innovadora en el mundo de la moto. Por supuesto, esta línea puede ser juzgada hoy como más o menos agraciada, e incluso muchos – a los que me sumo, aunque con cautela – estarán frontalmente en contra de las motos totalmente carenadas. Pero los Castiglione, y por supuesto Tamburini, no trataron de pontificar o sentar cátedra con la Paso, sino crear un producto innovador, que llamara la atención de los aficionados y de la prensa especializada. Una señal, al fin, de que Ducati se abría a una nueva era.



Su estilo se debe a una original forma de "esconder" un interior nada agraciado estéticamente, aunque ciertamente efectivo.

Y lo cierto es que se logró. Presentada en el Salón de Milán de 1985, y puesta a la venta en el 86, la Paso acaparó muchas de las portadas de la prensa especializada del momento. En poco tiempo tomó cuerpo el apelativo de "Testarossa de las motos", en referencia al impactante Ferrari de ese nombre. Creo necesario poner de relieve las reticencias de la prensa respecto a la comercialización real de este modelo. En aquellos años de grandes dificultades para las fábricas europeas, muchas eran las motos que tardaban años en llegar a los concesionarios desde su presentación, y muchas eran también las que nunca llegaban, a pesar de anunciarse una y otra vez su inminente lanzamiento.

Sin embargo, ese no era el estilo de los Castiglione, con suficientes recursos económicos. En junio la revista Motociclismo ya podía publicar una toma de contacto con la esperada Paso, gracias a la pluma de Alan Cathcart, colaborador habitual de estas páginas. Franco Farné, el legendario piloto y técnico, fue el encargado de dirigir las pruebas de los periodistas en el circuito de Misano. Alan escribió que tan sólo recorridos cuatrocientos metros ya podía llegar a conclusiones definitivas: "La Paso parece pertenecer a otro lugar y tiempo, arrebatadora, esbelta, baja, y con un tacto "líquido", sin apenas un solo indicio de ruido del motor y menos aún de los dos silenciadores Silentium. Pero no por ello es menos efectiva que las viejas Duke; sólo que hace todo lo que tiene que hacer de forma más relajada y también engañosa (...) Una mirada rápida al tablero (ignorando el indicador de presión



"En aquellos años de grandes dificultades para las fábricas europeas, muchas eran las motos que tardaban años en llegar a los concesionarios desde su presentación, y muchas eran también las que nunca llegaban, a pesar de anunciarse una y otra vez su inminente lanzamiento"

montado a la izquierda y que sólo sirve para este prototipo de fábrica) y descubres con sobresalto que

estás pasando los 210 km/h cuando empiezas a frenar. Sobre la F-1 un cúmulo de sensaciones te harían saber que estabas yendo tan deprisa, pero en la Paso es una sorpresa"

Pero no todo fue un camino de rosas para la Paso. Respecto a la F1, con la que inevitablemente era a menudo comparada, la Paso contaba con un serio problema: el peso. El peso en vacío anunciado era de 195 kg, pero en la prueba hecha por la revista Cycle, con la moto ya en orden de marcha, el peso llegó a los 224 kg. La potencia anunciada era de 70,5 CV a 7.900 rpm, con lo que la velocidad punta real de estas primeras unidades apenas sobrepasaba los 205 km/h. No todos los ducatisas apreciaban la singular finura de esta máquina, apegados a la tradición de las motos más "rudas". Pero lo cierto es que muchos ducatisas, y más importante aún, otros que no lo eran, encontraron en la Paso un objeto de deseo.

Así pues, la Paso inició su vida comercial con buenas perspectivas, y fue recibiendo diferentes modificaciones, algunas en busca de mejoras y otras, claramente, buscando abaratar los costes finales. En 1987 el Óhlins trasero fue sustituido por un Marzocchi más rígido. La Paso 750 continuó su producción hasta 1990, pero antes de desaparecer contó, durante un año, con la compañía de una "hermana mayor", la Paso 906. Presentada en 1988, y puesta a la venta en el 89, el motor de la nueva Paso derivaba de la famosa 851, y cubicaba 904 cc. Respecto a la "pequeña", el incremento de la cilindrada conllevó una mayor potencia, de 78 CV a 8.000 rpm. La alimentación corría a cargo de un Weber 44 DCFN 116, con otros reglajes que la 750, en un claro intento de corregir algunos problemas surgidos en la primera de las Paso. Quizá la mejora más destacada era la nueva caja de cambios de seis velocidades, respecto a las cinco relaciones que ofrecía la Paso 750. Con todo ello la 906 no mejoraba apenas en nada las prestaciones de su antecesora, por lo que se explica perfectamente su





La Honda VFR, dirigida al mismo segmento, acabó con la historia de las Paso.

corta vida comercial.

El último momento de esta historia llegó en el Salón de la Moto, en septiembre de 1990, cuando fue presentada la nueva Paso 907 IE, junto a la nueva 900 SS. La 907 IE suponía un salto cualitativo, al incorporar alimentación mediante una inyección Weber Marelli, y ruedas de 17". Se anunciaron 90 CV a 8.500 rpm, lo que suponía un significativo – ahora sí – incremento de la potencia, y una velocidad máxima comprobada de 219 km/h. A la hora de la verdad, sin embargo, esta Paso rendía poco más de 78 CV, y tras varios años en el mercado, su aspecto no impresionaba y había sido ampliamente superada por motos japonesas dirigidas al mismo segmento, como la Honda VFR. Así pues, la 907 IE apenas duró un par de años en el mercado, con unas cifras de ventas casi anecdóticas.

Con ella terminaba la aventura Paso, con todo lo que significó. Nadie puede negar hoy que fue una máquina que llamó poderosamente la atención, además de ser una moto bien situada en su segmento, el de las sport – tourer. Podemos considerarla sin ambages como una moto nueva para una nueva era, la de los Castiglione, que aún aceptando con reservas las críticas que han sido vertidas sobre su gestión, nadie puede negar que resucitaron una marca que estaba condenada a la extinción y que finalmente ha resurgido para brillar como en sus mejores tiempos.

LAS PRUEBAS

Las Paso no pueden ser consideradas aún clásicas, aunque personalmente siempre he tenido la sensación de que una Ducati, casi cualquier Ducati, es una clásica desde que nace. Y creo que este modo de pensar es compartido por muchos aficionados, que guardan sus Ducati como oro en paño, independientemente de los años que tengan. Esto viene a cuento porque nuestras Paso realmente son "motos viejas", y por ello son más difíciles de reunir,

“Podemos considerarla sin ambages como una moto nueva para una nueva era, la de los Castiglione, que aún aceptando con reservas las críticas que han sido vertidas sobre su gestión, nadie puede negar que resucitaron una marca que estaba condenada a la extinción”

al no verse habitualmente en concentraciones de clásicas. Afortunadamente, contábamos con nuestro buen amigo Joan Prost, propietario de dos de nuestras protagonistas – la 750 y la 907 IE – y

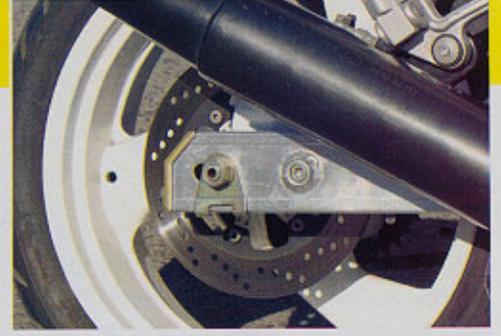
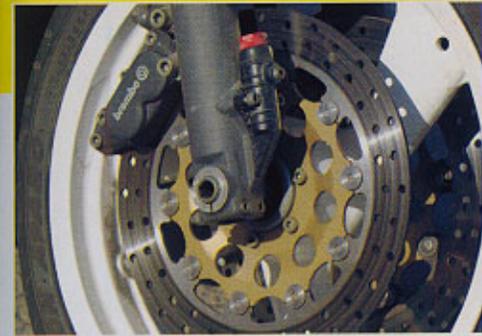
también hizo las gestiones necesarias para que acudiera Juan Carlos de la Torre con la tercera en discordia, la 906.

Así pues, reunidas las tres en una mañana soleada, procedimos a comparar sus virtudes y defectos, y a intentar llegar, como siempre, a conclusiones positivas. Comenzamos por la más veterana de las tres, la 750, que resulta chocantemente pequeña cuando nos situamos a su lado. En buena medida esto viene dado por las llantas de 16", tan peculiares en esta máquina, y que según nos comenta Prost, le están dando más de un quebradero de cabeza a la hora de encontrar neumáticos nuevos.

El motor ya está caliente y perfectamente a punto, y quizá lo más llamativo sea lo silencioso que resulta. Esto es algo que ya en su momento le chocó a Cathcart, y que explicaba del siguiente modo: ... esta es la Ducati que se venderá en todo el mundo, que intentarán situar en cualquier mercado que elijan, al margen de cualquier ley sobre emisión de humos y ruidos que esta moto cumple perfectamente". Sea como sea, montarse en una Ducati silenciosa no deja de ser una experiencia ... paradójica.

La máquina es cómoda, dentro de sus pretensiones sport tourer, y apenas necesitas habituarte a ella. Casi podría decirse que sienta como un guante, a pesar de sus reducidas dimensiones. Eso sí, hay que tener en cuenta que el peso del cuerpo se cargará en los brazos, y que el asiento, mullido y cómodo, tiende a deslizarte hacia el depósito, encogiéndote cada vez más. El cuadro es bastante completo, con velocímetro, cuentavueeltas, y un sin fin de chivatos de colores para avisarnos de nosecuantas cosas. El motor responde con un suave ronroneo a los golpes de gas, y cada vez tiene uno





más ganas de ver como va este aparato. El embrague es suave, el cambio seco y preciso como debe ser en una Ducati, y cuando abres gas el potente bicilíndrico empuja desde abajo con decisión y sin condiciones. Es necesario subir rápidamente de velocidades para no llevar el cuentavueeltas al rojo, y entonces entramos en las primeras curvas.

Podríamos decir que una Paso hace en esta situación lo que haría cualquier Ducati: esperar a que la metas en la curva, y luego seguir fielmente la trazada dictada por el piloto, como si fueras sobre railes. Si acaso, lo que aporta la Paso

es mucha más seguridad y suavidad en lo que se refiere a suspensiones.

Los frenos son otro verdadero prodigio, y Cathcart no escatimó elogios hacia ellos cuando contó sus impresiones sobre la Paso: "Cuando (...) aprietas el freno delantero a fondo se detiene como si fuera una moto de carreras, a pesar de tener "solo" pinzas de doble pistón (serie negra) que actúan sobre el doble disco de 280 mm de hierro" Y acompañando a este equipo de frenado, la parte ciclo se comporta de un modo verdaderamente soberbio: "Hay un ligero pero perceptible hundimiento en la

horquilla al frenar, pero no afecta a la dirección, ni se produce el efecto de levantarse al frenar a fondo, de los anteriores diseños de chasis de Massimo Tamburini de Bimota; sólo la suficiente flexibilidad en la horquilla Marzocchi M1 de 42 mm y que tiene anti-dive en la botella derecha únicamente, para mantener el tacto y control"

Para concluir con la 750, diremos que Cathcart, a lo largo de toda la toma de contacto, mantuvo una comparación con la Bimota DB1, y a cada momento la Paso se mantuvo a la altura de las circunstancias.



FICHA TÉCNICA

DUCATI PASO 750

MOTOR

Tipo: bicilíndrico en V a 90°, refrigerado por aire (a partir de 1987, líquido)
Diámetro x carrera: 88 x 61,5 mm
Cilindrada: 748 cc
Potencia: 70 CV a 6.350 rpm
Relación de compresión: 10:1
Alimentación: Carburador Weber 44 DCNF 107

Encendido: CDI Kokusan

TRANSMISIÓN

Primaria: piñones
Secundaria: cadena
Embrague: 14 discos en seco
Cambio: cinco velocidades con mando al pie

BASTIDOR

Tipo: Doble cuna multitubular, construido en tubos de sección rectangular 25Cr Mo4
Suspensión del: Horquilla Marzocchi M1R, 42 mm, con antideive
Suspensión tras: Soft Damp de progresión variable, con amortiguador Óhlins CA 508
Frenos del: 2 discos Brembo de 280 mm, con pinzas de doble pistón
Freno tras: Disco Brembo de 270 mm
Neumáticos del/tras: Pirelli Radial 130/60 x 16 / 160/60 x 16

DIMENSIONES Y PESO

Longitud total: 2.032 mm
Anchura máxima: 655 mm
Altura máxima: 1.150 mm
Distancia entre ejes: 1.453 mm
Distancia mínima al suelo: 165 mm
Peso en vacío: 210 kg

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 205 km/h

FICHA TÉCNICA

DUCATI PASO 906

MOTOR

Tipo: bicilíndrico en V a 90°, refrigerado por aire (a partir de 1987, líquido)
Diámetro x carrera: 92 x 68 mm
Cilindrada: 904 cc
Potencia: 78 CV a 8.000 rpm
Relación de compresión: 9,2:1
Alimentación: Carburador Weber 44 DCNF 116

Encendido: Marelli Digiplex

TRANSMISIÓN

Primaria: piñones
Secundaria: cadena
Embrague: 14 discos en seco
Cambio: seis velocidades con mando al pie

BASTIDOR

Tipo: Doble cuna multitubular, construido en tubos de sección rectangular 25Cr Mo4
Suspensión del: Horquilla Marzocchi M1R, 42 mm, con antideive
Suspensión tras: Soft Damp de progresión variable, con amortiguador Marzocchi
Frenos del: 2 discos Brembo de 280 mm, con pinzas de doble pistón
Freno tras: Disco Brembo de 270 mm
Neumáticos del/tras: 130/60 VR - ZR16 / 160/60 VR - ZR 16

DIMENSIONES Y PESO

Longitud total: 2.032 mm
Anchura máxima: 655 mm
Altura máxima: 1.150 mm
Distancia entre ejes: 1.453 mm
Distancia mínima al suelo: 165 mm
Peso en vacío: 237 kg

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 210 km/h

FICHA TÉCNICA

DUCATI PASO 907 IE

MOTOR

Tipo: bicilíndrico en V a 90°, refrigerado por líquido
Diámetro x carrera: 88 x 61,5 mm
Cilindrada: 748 cc
Potencia: 72 CV a 8.500 rpm
Relación de compresión: 9,2:1
Alimentación: Inyección electrónica Weber - Marelli

Encendido: Marelli

TRANSMISIÓN

Primaria: piñones
Secundaria: cadena
Embrague: 14 discos en seco
Cambio: cinco velocidades con mando al pie

BASTIDOR

Tipo: Doble cuna multitubular, construido en tubos de sección rectangular 25Cr Mo4
Suspensión del: Horquilla Marzocchi M1R, 42 mm, con antideive
Suspensión tras: Soft Damp de progresión variable, con amortiguador Marzocchi
Frenos del: 2 discos Brembo de 280 mm, con pinzas de doble pistón
Freno tras: Disco Brembo de 270 mm
Neumáticos del/tras: 120/70 ZR 17 / 170/60 ZR 17.

Peso en vacío: 195 kg

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 210 km/h



DUCATI





anticuadas, ofrece un sanísimo rendimiento y resiste bien el castigo”

Podemos conducir por tanto, que la 906 es, simplemente una 750 inflada que aporta poco más que unos bajos más llenos y algo más de potencia, a cambio de un serio incremento en las vibraciones. Porque, y creo que se me ha olvidado mencionarlo, la 906 vibra bastante más que su predecesora.

Y así llegamos a la tercera de las Paso, la 907 IE, que como advertía Motociclismo en su prueba, es diferente aunque mantiene la esencia de las dos anteriores. *“De momento lo que tenemos es la 907ie, la tercera Paso a pesar de que ese nombre haya desaparecido por completo de la moto (...) En la 907 no queda mucho más que la idea de partida: construir una sport polivalente y eficaz sobre la base mecánica tradicional de Ducati y una estética personalísima (...) Así, las anchísimas ruedas de 16 pulgadas, el carburador tipo automóvil y la refrigeración por aire han desaparecido”*

Como es de esperar, la 907 es algo más alta, y por ello parece “más moto” que las dos anteriores. El asiento también está situado más alto, y ya no se llega al suelo tan cómodamente. A cambio, la postura de conducción es un poco más relajada. Una vez en marcha, la respuesta de la inyección es más progresiva y suave que la de los motores con carburadores, y tiene algo más de estirada, aunque no mucho. De todos modos, si tenemos en cuenta el tiempo transcurrido desde la salida de la primera Paso, y comparamos las prestaciones de ambas, veremos que la 907ie se había quedado un poco atrás respecto a la competencia japonesa, y sus prestaciones ya eran discretas. En carretera continuaba teniendo a favor la respuesta del bicilíndrico, las excelencias del diseño de Tamburini y la calidad de los componentes, con lo que podía hacer frente con relativa facilidad a sus rivales japonesas. Pero a la hora de salir a autopista se encontraba en clara inferioridad. Eso sí, las vibraciones prácticamente habían desaparecido.

Poco más que contar. La 907ie era la última representante de una saga en decadencia, y su asombrosa línea totalmente carenada ya no resultaba tan exclusiva e impactante. Por ello no pudo ser más longeva, aunque a la hora de la verdad, Ducati tardó más de cinco años en llenar su hueco, con la llegada de la ST.

En definitiva, hemos tenido el privilegio de montar sobre tres máquinas diferentes, llamadas sin duda a ocupar un lugar en las colecciones de cualquier aficionado, y especialmente de los ducatisistas. Con sus muchos defectos y sus muchas virtudes, las Paso pueden “hablarnos” de un periodo especial de la marca boloñesa. Un periodo en el que ellas fueron protagonistas. Se trata de buenas motos, con excelentes prestaciones y una parte ciclo realmente sobresaliente, aunque con sus peculiaridades y necesidades de adaptación. Y por si fuera poco, se trata de motos cuya cotización hoy en día no es muy alta. Sin duda, una buena inversión. 🏆

Pasamos ahora a la 906, cuya prueba en Motociclismo comenzaba de un modo tan sugerente como este: Su carenado integral ha sido inevitable fuente de inspiración y pieza clave en la historia de la moto. En su versión 906 la Paso introduce muy pocos cambios, mantiene de forma indiscutible a pesar del paso de tiempo su atractiva fisonomía y se revitaliza con el nuevo motor “novecento” refrigerado por agua y con cambio de seis marchas”

A decir verdad, lo cierto es que exteriormente y a primer golpe de vista ni siquiera se diferencian por sus colores. La postura de conducción es la misma, y también el instrumental. Sin embargo, la diferencia de cilindrada se hace notar apenas engranas la primera y sueltas el embrague. Ya lo notaba el redactor de Motociclismo, que escribió *“Con el incremento de cilindrada y el notable conjunto de reformas aplicadas en árboles de levas, culatas, pistones ... el nuevo bicilíndrico debe rendir una potencia máxima declarada por fábrica, al cigüeñal, de 88 CV a 8.000 rpm y disfrutar de un par*

muy favorable en una banda muy amplia de vueltas. El objetivo básico es elasticidad, asegurar tacto lleno de motor a cualquier régimen, lograr máxima facilidad de conducción. El cambio de seis marchas, muy cerrado, se aplica en la 906 persiguiendo este mismo objetivo”

Y nosotros podemos dar fe de que se consigue, aunque de todos modos las Paso no son amigas de bruscas reducciones de relación, por eso de que la potencia, en estos casos, puede llegar como una patada y darte un verdadero susto. Las suspensiones son tan buenas o mejores que las de su predecesora. También los frenos, pese a los años transcurridos, mantienen el tipo y lo mantenían en el 91. *“El comportamiento en frenada es excelente; la Paso, que rueda sobre una anchísima banda de pegajosa goma sobre el suelo, nunca se descompone y puedes apurar y calibrar el espacio de frenada hasta el último centímetro sin pelear con la dirección ni con aligeramientos de la rueda trasera. (...) el doble disco delantero, aun con sus pinzas muy*

