

MOTOCICLISMO

PROVE

IMPRESSIONI DI GUIDA



DUCATI PASO 906

La nuova Paso va a sostituire la vecchia 750 mantenendo la stessa linea e la medesima ciclistica. Rivisto il motore che ha il raffreddamento a liquido ed il cambio a sei marce. Resta la distribuzione "desmo" a due valvole. Piacevole nella guida turistica, ha guadagnato un'erogazione decisamente più fluida e ricca nella coppia. È la Ducati di maggiore cilindrata ed ha un'estetica di successo. Costa circa dodici milioni.

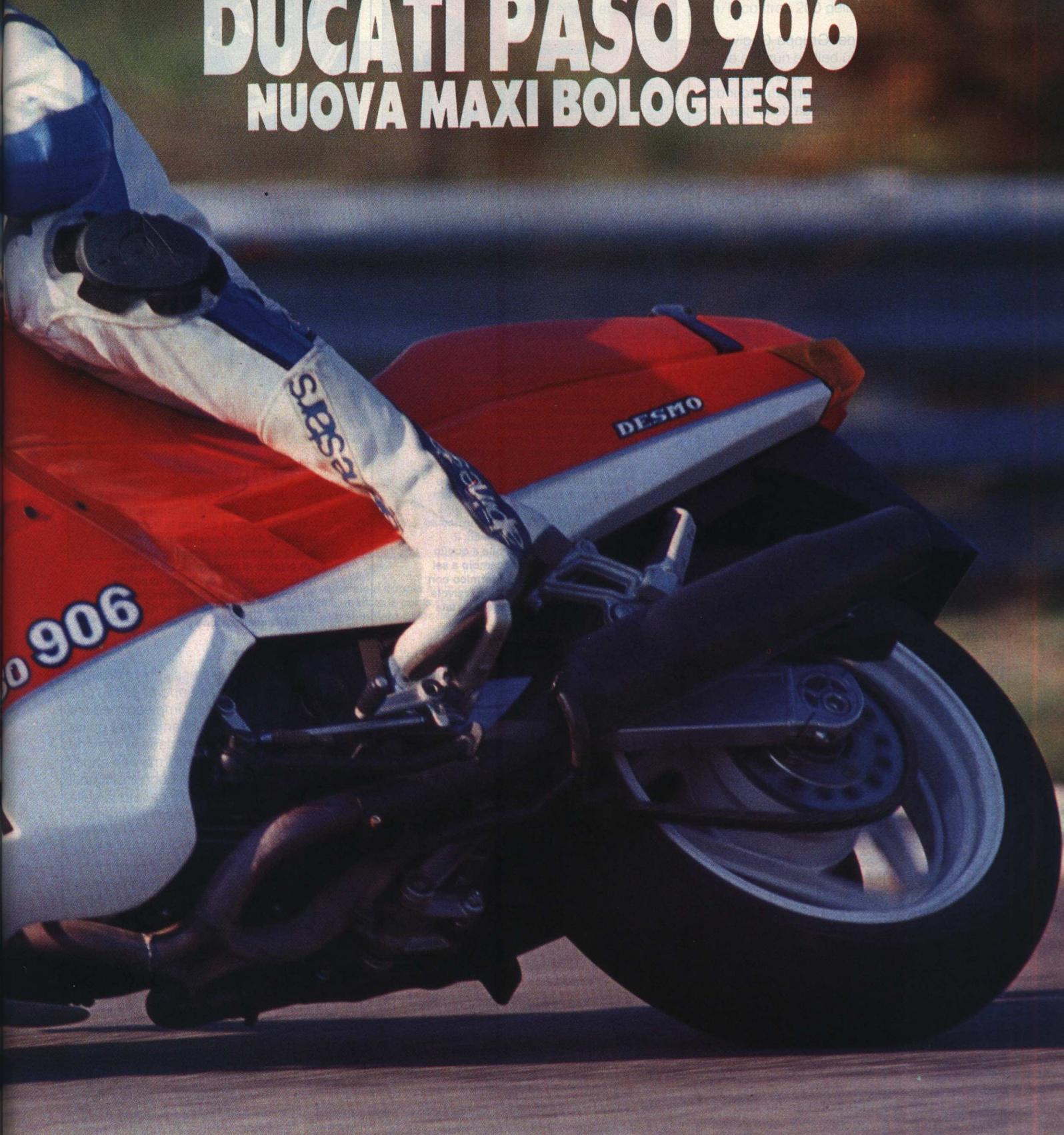
testo di MAURIZIO GISSI

foto di MARCO GUIDETTI



DUCATI PASO 906

NUOVA MAXI BOLOGNESE



DUCATI PASO 906

■ ■ Fra le sportive del Gruppo Cagiva, la Paso è senz'altro la più bella e riuscita esteticamente. Piena di personalità grazie ad una linea che il tempo ha confermato indovinata, e decisamente diversa dalle giapponesi senza essere più misera nell'aspetto. Al Salone di Colonia di settembre è stata presentata una versione di maggiore cilindrata della Paso, chiamata 906. Una presentazione fatta senza troppo clamore che fa nascerne sospetti di rimorsi in casa Ducati.

Scegliendo la stessa linea, infatti, la Ducati ha sminuito le novità introdotte in questa versione, facendo passare per una semplice maggiorazione, una semplice "rinfrescatina", quello che è stato fatto su questo motore. Grazie al raffreddamento a liquido, al cambio a sei marce e all'aumento delle prestazioni, il bicilindrico Ducati ha tutta l'aria di essere il sostituto del noto 750 per i prossimi anni. Un motore rinnovato che magari andrà ad equipaggiare non soltanto le stradali.

Ma torniamo all'attualità, alla Paso 906. La Ducati aveva bisogno di una stradale più potente, più vicina alle veloci sette-e-mezzo nipponiche rispetto alle quali è minimo il divario nel prezzo. L'economia industriale ha consigliato il mantenimento della struttura di base della moto, e infatti il prezzo non è aumentato che di poco rispetto alla vecchia 750, ma questo ha tolto del fascino alla nuova versione. Pochissime le modifiche estetiche rispetto alla Paso 750: è stata leggermente modificata la parte superiore del cupolino — sempre senza inserto trasparente — e sono cambiati i convogliatori sui fianchi della carenatura per portare l'aria al radiatore. Poi soltanto ritocchi cromatici, il maniglione posteriore in nero opaco invece che con il colore dell'alluminio, e poi ruote e parte inferiore della carenatura in bianco. Sono comunque di buon livello le finiture, grazie ad alcuni particolari in lega leggera ben lavorati (staffe portapedane e piastre di sterzo) e alla qualità della strumentazione e dei comandi elettrici che è livellata al costo della moto.

Di lievissima entità i cambiamenti nella ciclistica; telaio, sospensioni, ruote e freni sono quelli della Paso 750. È stata diminuita l'avancorsa (da 105 a 96 mm) e la solida forcella Marzocchi M1, da 42 mm, ha un'eccursione inferiore: da 140 a 125 mm.

Il bicilindrico di 904 cc impiega lo stesso basamento del motore 851 a otto valvole. Nuovi sono i cilindri raffreddati a liquido (praticamente analoghi a quelli della Cagiva ufficiale che ha corso nelle ultime due Parigi-Dakar, guarda caso con le stesse misure di imbiellaggio e cilindrata), mentre la distribuzione è con sole due valvole per cilindro ma sempre con comando desmodromico. Presentato così, sembrerebbe trattarsi di un cocktail fra 851 e vecchio 750, invece questo motore — sviluppato dall'ingegner Bordi



Un'estetica di successo non si cambia. La Paso 906 ha ricevuto solo piccoli ritocchi funzionali (raffreddamento radiatore e cupolino leggermente rialzato) e nuova cromatica. Oltre al rosso bianco della moto fotografata c'è un'elegante combinazione blu e argento. Qualche nota distintiva in più non avrebbe comunque stonato e avrebbe dato maggior freschezza all'immagine della nuova versione. Il bicilindrico ad "L" ha raggiunto i 904 cc; il basamento è molto simile a quello della 851 con tanto di cambio a sei marce. Nuovo il gruppo termico con cilindri raffreddati a liquido, valvole maggiorate, nuove bielle e testate ridisegnate.

— è nato prima del progetto "otto valvole". È stato il campionato Superbike a mandare per primo in produzione il bicilindrico 851, che è in pratica l'evoluzione del motore 904. Un motore, quello della 851, più complesso e costoso (distribuzione bialbero ed iniezione elettronica), giustificato su di una moto destinata alle corse.

Rispetto al bicilindrico della 851, sulla 906 cambiano le bielle e la corsa, mentre molta attenzione è stata posta nel disegno delle camere di combustione, visto che questo motore dovrà vivere per i prossimi cinque o sei anni nel rispetto dei nuovi limiti in materia di inquinamento. Per esempio nei confronti del bicilindrico Paso 750 è sceso il rapporto di compressione, in modo da accettare benzine a più basso numero di ottano. All'alimentazione provvede lo stesso carburatore Weber a doppio corpo, ma con differente taratura interna. Rispetto alla versione 750, la potenza dichiarata è aumentata di circa 15 cavalli, raggiungendo gli 88 attuali. Sono state ragioni di rendimento termodinamico e strutturale a limitare la maggiorazione di cilindrata a 904 cc, altrimenti perché non un nuovo mille? In quanto alla sigla 906, diversa dalla cilindrata effettiva, pare che stia ad indicare la cubatura novecento e il cambio a



Misura da sedici pollici per le due ruote e pneumatici radiali di sezione generosa. Ottimo l'appoggio in curva, ma poco agile l'avantreno nel misto stretto. Sempre grande la frenata anche se delle nuove pinze, magari a quattro pistoncini, avrebbero offerto un pizzico di modernità. La forcella ha la regolazione del freno idraulico in compressione sul foderò destro. Abbastanza confortevole la risposta della sospensione posteriore.

sei marce.

L'aver mantenuto la stessa sovrastruttura non ha cambiato la posizione di guida, che resta ben congeniata per l'impiego medio e appena troppo seduta soltanto nella guida veloce, quando anche le pedane si rivelano un poco avanzate. Compatto, ma ben angolato, il manubrio che lascia poco inclinato il busto, mentre resta troppo incavata la sella così da non permettere il giusto arretramento ai piloti più alti.

Nei confronti della Paso 750 non ci sono apprezzabili differenze nel comportamento su strada, le reazioni ciclistiche sono identiche e poco influisce il cambiamento dell'erogazione della coppia.

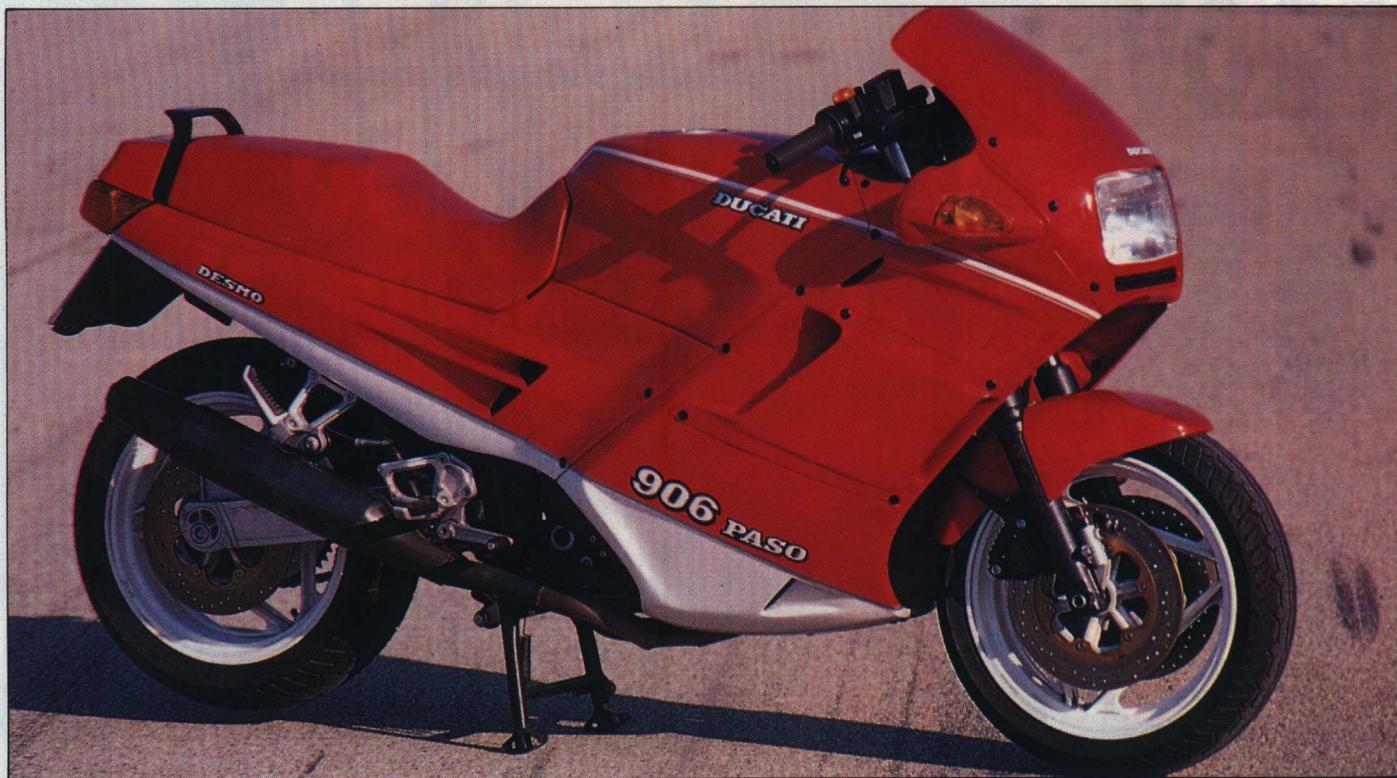
La Paso con motore novecento resta insomma una moto manovrabile e decisamente stabile ad alta velocità. Ottimamente frenata e con un buon appoggio dei pneumatici in curva. Restano però alcune imprecisioni nella guida che non paiono giustificate a distanza di quasi tre anni. Ci riferiamo ad una certa inerzia direzionale nel misto stretto e ad una mancanza di precisione dell'avantreno nella guida sportiva. Manca cioè un po' di neutralità nell'impostazione di curva, soprattutto nel misto stretto. A mano a mano che cresce la velocità la Paso diventa più

precisa e divertente, richiede meno correzioni a traiettoria impostata e si dimostra solida. Basterebbero probabilmente un migliore accoppiamento fra ruota anteriore e profilo del pneumatico, e non è improbabile che vedremo in futuro una ruota da 17 pollici con un pneumatico più stretto. Non era il caso di pensarci già adesso?

Ci è invece piaciuto molto la fasatura del

nuovo bicilindrico, ora molto più regolare nell'erogazione, privo di incertezze ai bassi regimi, e con una curva di coppia più sostenuta. Da apprezzare poi la nuova rapportatura a sei marce che ha tolto l'eccessiva lunghezza al primo rapporto ed offre una spaziatura più ravvicinata e vantaggiosa nella guida sportiva: fra una marcia e quella successiva il calo di regime è inferiore ai mille giri.

Il nuovo 904 ci è sembrato insomma migliorato nella messa a punto, è più regolare nell'erogazione e piacevole da usare. Il maggiore vigore e potenza ai medi regimi non è stato però accompagnato da un parallelo incremento dell'allungo oltre all'aumentata potenza massima, e questo ci lascia qualche perplessità sulla velocità di punta dichiarata: 230 km/h contro i 200 della Paso 750.



La carenatura a linee sigillate nasconde un telaio a doppia culla continua in tubi di acciaio, parte a sezione quadra e parte a sezione rettangolare. Le quote ciclistiche restano invariate fra 750 e 906, mentre la corsa ridotta della forcella ha migliorato l'inserimento in curva, anche se resta una certa tendenza all'autoraddrizzamento frenando in curva. Tutto sommato confortevole, la Paso meriterebbe una sella meno costrittiva e specchi retrovisori con maggior visibilità.

Dati tecnici

Motore:

quattro tempi, bicilindrico a V di 90° longitudinale, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 92x68=904 cc; rapporto di compressione 9,2:1. Potenza max dichiarata 88 CV a 8000 giri, coppia max n.d.

Distribuzione monoalbero in testa comandata da cinghia dentata a due valvole per cilindro con azionamento desmodromico. Alimentazione con carburatore a doppio corpo Weber 44 DCNF 116.

Accensione elettronica Marelli, avviamento elettrico.

Trasmissione primaria ad ingranaggi a denti dritti, finale a catena. Frizione multidisco a secco con comando idraulico; cambio a sei marce.

Ciclistica:

telaio perimetrale a doppia culla



scomponibile in tubi d'acciaio a sezione mista rettangolare.

Interasse 1450 mm, avancorsa 96 mm, angolo inclinazione canotto 25°. Forcella teleidraulica con regolazione anti-dive, steli da 42 mm ed escursione di 125 mm.

Sospensione posteriore Soft-Damp progressiva, escursione ruota 135 mm. Doppio freno a disco anteriore da 280 mm, posteriore a disco singolo da 270 mm. Pneumatici Michelin radiali: ant. 130/60 VR 16, post. 160/60 VR 16.

Dimensioni e prezzo:

lunghezza x larghezza x altezza massime in mm: 2000x700x1100, altezza sella 780 mm, altezza pedane 370 mm, luce a terra 170 mm; capacità serbatoio carburante 22 litri di cui 4 di riserva. Peso a secco dichiarato 205 kg (105 ant. e 100 post.). Prezzo franco concessionario 11.937.000 lire.