

# Más de 30 novedades en las Ducati Twin y Desmo 500



subsanado después de varios ensayos de larga duración a pleno esfuerzo y rendimiento. El usuario de las nuevas Ducati, que se encuentra en todos los agentes oficiales, tiene ahora una mayor garantía de fiabilidad, que viene a completar la garantía total de mano de obra y piezas comentada hace un par de semanas en estas mismas páginas.

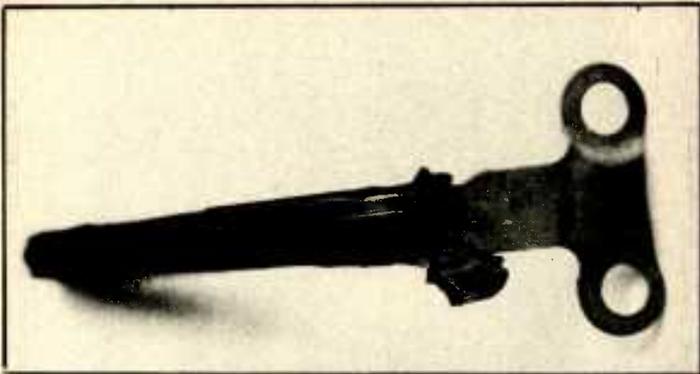
En nuestro afán informativo, seguido de la fidelidad de las imágenes, hemos recopilado en fotos todas estas mejoras técnicas que son comentadas en sus correspondientes textos. Este artículo servirá además como una especie de desplece para los talleres en general, y, de forma más especial, para aquellos que se dedican a la reparación y entretenimiento de las Ducati mencionadas.

Tras la noticia de la garantía de un año de duración para todos los modelos de cuatro tiempos, Ducati nos ha presentado las últimas mejoras técnicas aportadas a las bicilíndricas de medio litro, o sea, la Twin y la Desmo. Estas novedades apuntan hacia un perfeccionamiento del producto, mejorando la

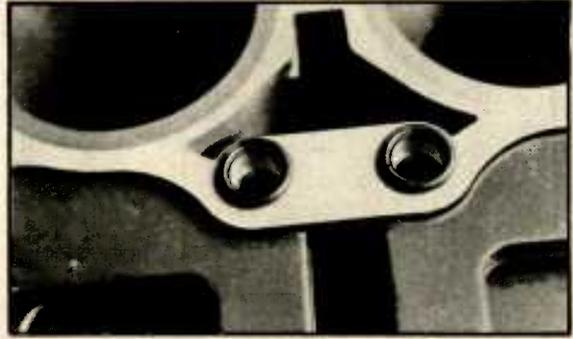
fiabilidad y resistencia general, además de aumentar las prestaciones y rendimiento de ambos modelos.

El cliente es el beneficiado directo de estas treinta y pico mejoras, puesto que, según nos han asegurado, los últimos resquicios débiles de este bicilíndrico han desaparecido ya totalmente, se han

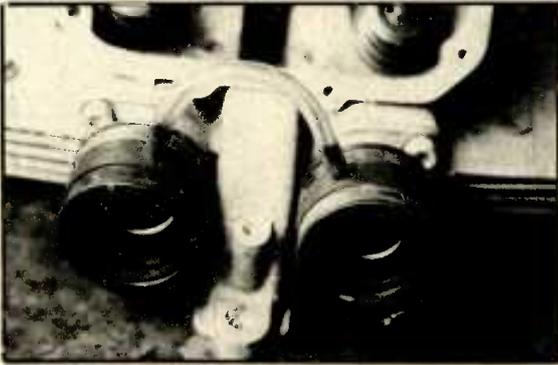




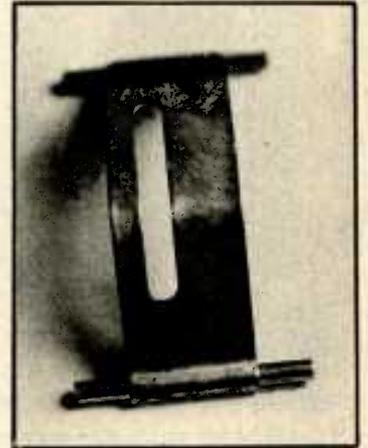
El patín-tensor de la cadena de distribución es ahora de una sola pieza, con tensión constante al estar sujeto por dos tuercas en la base del bloque, reduciendo sensiblemente el clásico ruido de la cadena, prácticamente inevitable a no ser que se recurra a la correa dentada ya vista en la YAK, presentada en el Salón.



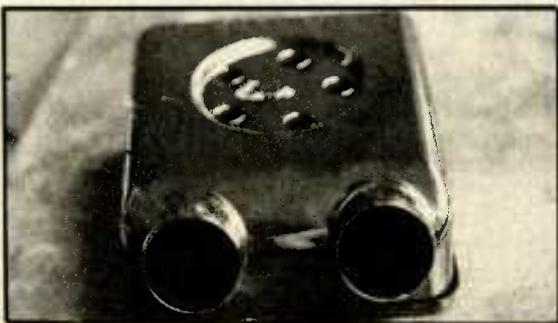
En el bloque de cilindros, se han unido los dos orificios de bajada de aceite en un mismo plano, de forma que las dilataciones lógicas del mismo impidan pérdidas o fugas en su unión con la culata y cárter. En consecuencia, la junta también adopta esta nueva silueta, dejando además espacio para albergar las juntas tóricas que acaban de asegurar la perfecta estanqueidad, anulando los «molestos sudores» que aparecían por debajo de la salida de los escapes.



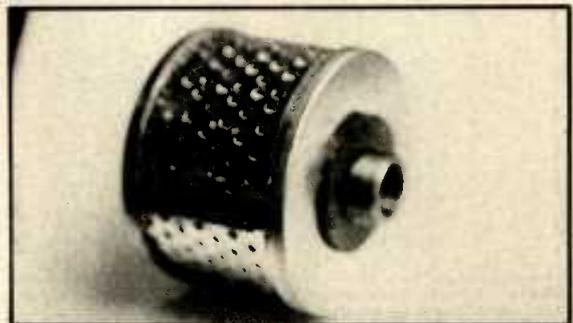
Los conductos de admisión se han unido por medio de un tubo-puente de plástico y por las juntas de caucho con salida especial para poderlas conectar el vacuómetro que perfecciona atmosféricamente la compensación de los dos carburadores.



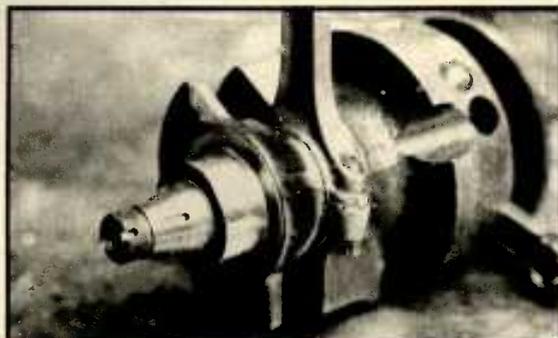
De la misma forma que se protegen los cárteres de una posible rotura de cadena secundaria, se protege el cambio de la cadena de distribución por medio de esta plancha especial. Ahora se le ha practicado una amplia ranura que permite mantener engrasado todo el eje del cambio de forma suplementaria con el aceite que desciende hacia el cárter para volver a ser bombeado hacia la culata.



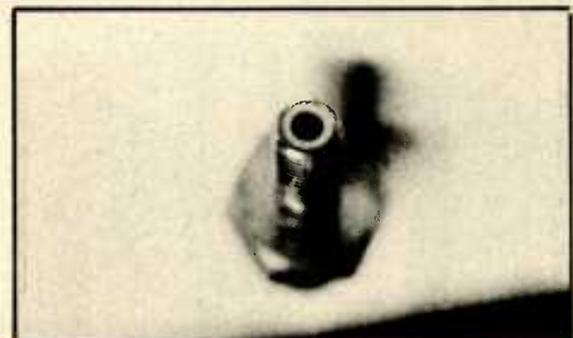
La caja de filtros de aire, que hace las veces de silenciador de la succión, se construye en chapa metálica para evitar las roturas que se producían en la versión plástica.



El filtro de aceite ha variado su estructura y componentes, resultando muchísimo más eficaz que el precedente, además de tener una duración más amplia.



El acabado cónico del extremo del cigüeñal se ha variado en longitud y angulación para permitir un mejor desmontaje del piñón primario de arrastre, al mismo tiempo que su fijación resulta más sólida.



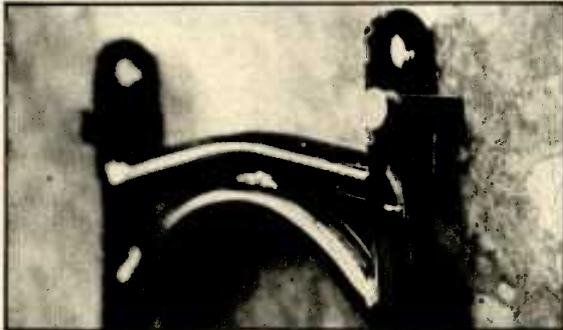
El manómetro de aceite, indicador de la presión en el circuito de lubricación, ha recibido un pequeño filtro de rejilla que viene a completar la mayor acción filtrante del cartucho ya comentado en otra imagen.



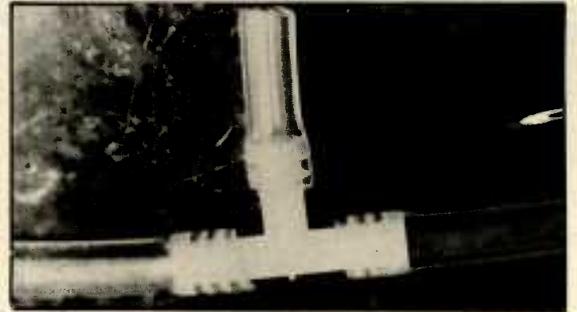
Los soportes de fijación de los silenciosos están sensiblemente reforzados y además ofrecen la posibilidad de una perfecta regulación gracias al sistema desplazante de los mismos que permite un montaje idóneo para cada moto, sin estar sometido a los condicionantes que puede producir una pletina torcida o un fuerte impacto en el propio silencioso.



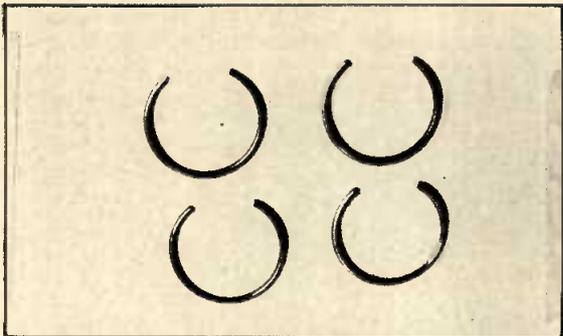
El tapón de gasolina es totalmente estanco, pero, para lograr esta perfección, se han debido estudiar unos orificios respiraderos que permiten la entrada de aire, pero no la salida de gasolina.



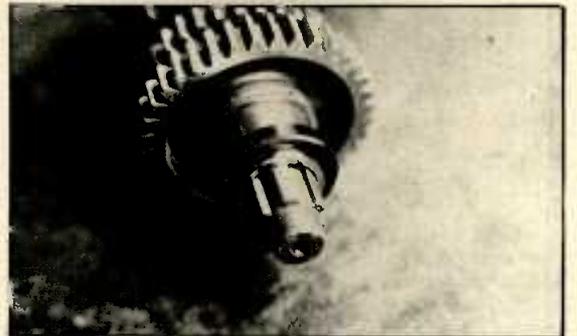
El caballete central dispone de unos tacos de caucho que impiden los impactos del mismo sobre el basculante y chasis, evitando dañar estos otros componentes y anulando, al mismo tiempo, el ruido metálico cada vez que se desciende la moto de su soporte.



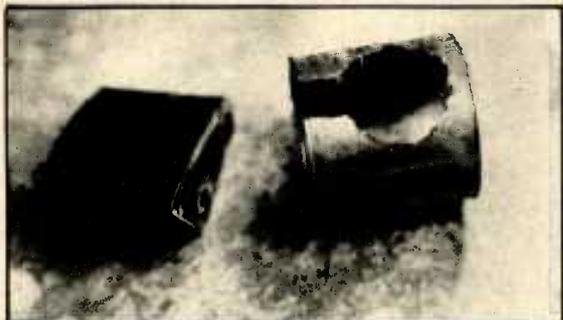
Los grifos del depósito de combustible están unidos entre sí para que el nivel en ambos lados del depósito sea siempre igual, lo que no deja de beneficiar a la carburación y en consecuencia el rendimiento del motor y su perfecto funcionamiento cuando nos hallemos cerca de la reserva o en plena utilización de la misma.



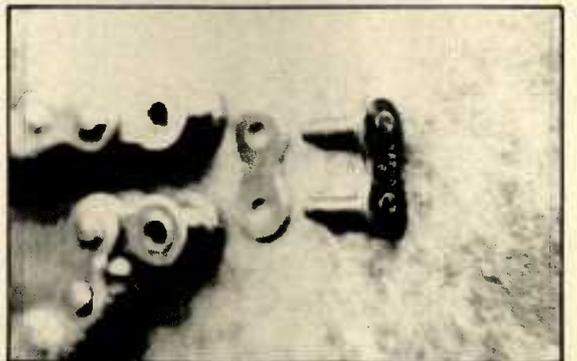
Los «circulars» que mantienen el pistón fijo sobre el bulón carecen de las habituales patas para apoyar las pinzas al montarlos o desmontarlos, evitando que se quiebren o se suelten al alcanzar un régimen elevado de giro/motor.



El eje de salida del cambio incorpora un nuevo estriado para mejor ajuste con el piñón de arrastre del secundario. Un retén se añade en esta conjunción para anular posibles fugas del vapor de aceite, causa principal del molesto y antiestético «sudor».



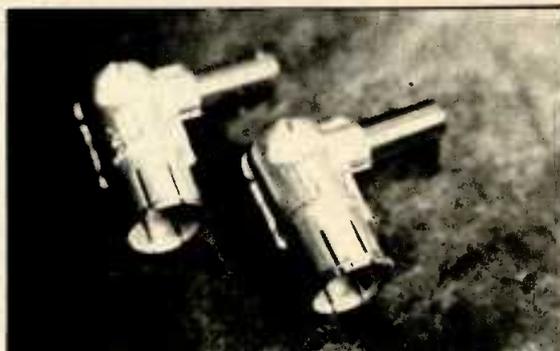
Para terminar con los ruidos producidos por la cadena secundaria en los momentos de violentas aceleraciones o frenadas, se ha montado un patín de apoyo y un protector del basculante en el eje del mismo. La cadena seguirá pandeando, como es lógico e inevitable, pero ya no emitirá ruidos ni se lastimará al colisionar con el acero por hacerlo sobre el caucho.



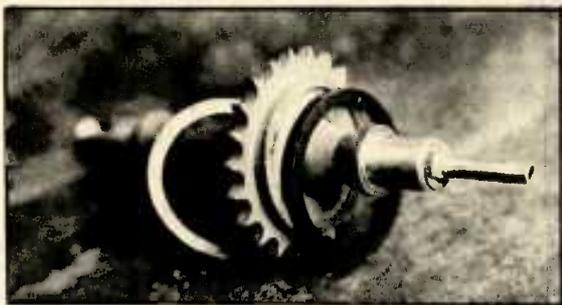
La cadena elimina el problemático enganche de pinza, siendo remachadas en origen y evitando la pérdida del clip de cierre que tantas veces ha dejado a los motoristas «tirados» por la carretera.



La palanca que acciona el pistón de la bomba del freno trasero ha sido alargada para darle más brazo de palanca, ganándose eficacia, potencia y suavidad.



Las pipas de bujía se han sustituido por las inmejorables Bosch dotadas de elementos antiparasitarios y totalmente estancas, incluso bajo un fuerte aguacero.



Los piñones de arrastre de la cadena de distribución reciben unas juntas de goma para mejorar el ajuste lateral y evitar ruidos y desplazamientos, lo que redonda en un mejor alineado de los dos piñones y en un menor desgaste de la cadena, por trabajar siempre completamente vertical, sin pandeos laterales.



Los tubos de escape se han unido entre sí para igualar la velocidad de salida de gases y ganar algo de potencia a bajo régimen, además de suavidad general.



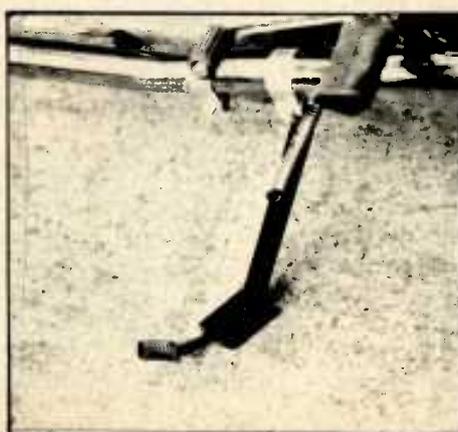
El caballete central ha sido modificado para permitir subir la moto con más facilidad. Además, se le ha dotado de doble muelle para que en los baches no rebote.



La bomba del freno trasero recibe una segunda chapa de soporte que le confiere superior rigidez, siendo imposible la flexión de las mismas por más violento que sea el esfuerzo aplicado sobre el pedal del freno trasero.



Los amortiguadores traseros reciben un doble muelle que mejora la amortiguación, tanto en eficacia como en confort, al resultar más progresivos.



La 500 Twin recibe un caballete lateral igual al que ya utilizaba su hermana Desmo-500; puede parecer un "gadget", pero, en realidad, es algo muy útil para apoyar la moto en terrenos no asfaltados.

