



MOTOCICLISMO

Gennaio 2014



REGINE

SUI MERAVIGLIOSI SALISCENDI DI IMOLA ABBIAMO PROVATO LE VINCITRICI DEL CIV 2013. PER LA CATEGORIA SBK, LA DUCATI 1199 PANIGALE R DEL BARNI RACING TEAM, CHE SI È IMPOSTA CON EDDI LA MARRA. PER LA SUPERSPORT, LA KAWASAKI NINJA ZX-6R DEL PUCCETTI RACING TEAM, CHE HA VINTO CON STEFANO CRUCIANI. PER LA MOTO3, LA MAHINDRA DELL'OMONIMO RACING TEAM, VINCITRICE CON ANDREA LOCATELLI. INFINE LA METTIAMO A CONFRONTO CON LA RIVALE FTR HONDA DEL TEAM TWELVE RACING DI LUCA MARINI, IL FRATELLO DI VALENTINO ROSSI

Di Luca Bono, Fabio Meloni e Andrea Romagnoli
Foto Photogroup





D'ITALIA

DUCATI 1199 PANIGALE R





Ducati 1199 Panigale R Superbike Eddi La Marra Team Barni Racing Team

| CIV |

SUPERSPORTIVA SUPERQUADRO SUPERBIKE

DUE STEP IN PIÙ RISPETTO LA PANIGALE R: ECCO COME I TECNICI DEL TEAM BARNI HANNO REALIZZATO QUESTA VELOCISSIMA (E FACILE) SUPERBIKE

LA BASE RESTA
LA CAMPIONESSA
D'ITALIA È FRUTTO DI UN
IMPORTANTE LAVORO
DI TRASFORMAZIONE E
MESSA A PUNTO, MA CI
SONO ANCHE NUMEROSE
PARTI DI SERIE.





IN PISTA? UNA PASSEGGIATA
ALTRO CHE PULEDRÒ IMBIZZARRITO,
LA STABILITÀ E LA PRECISIONE DELLA
PANIGALE SONO DA RIFERIMENTO.
(RESTA PERÒ DA VEDERE COSÌ SUCCEDE
QUANDO CI SI AVVICINA AL LIMITE...)



Appuntamento da brivido. Sulla pit-lane ci sta aspettando una Ducati Panigale in versione superbike. Una 1199 R sulla quale è stato installato il kit racing, poi messa a punto per le gare. Anzi, per essere precisi per vincere. Infatti è la campionessa italiana, la moto del team Barni Racing con cui Eddi La Marra quest'anno ha vinto il titolo. Gomme e motore in temperatura, semaforo verde, pista libera... raramente siamo così emozionati. Ma prima di innellare qualche giro e gustarci il rombo pieno del Superquadro, vediamo com'è fatta. In questo caso la base di partenza è già eccezionale, la 1199 Panigale R, che da sempre rappresenta la versione più sofisticata prodotta dalla Ducati. Il motore ha le bielle in titanio (più leggere di ben 630 gr), il volano alleggerito di 700 gr, i bilancieri con trattamento DLC (Diamond Like Carbon). Queste modifiche permettono di ottimizzare le accelerazio-

ni degli organi in rotazione a vantaggio delle prestazioni, e di spostare il regime massimo di rotazione più in alto di 500 giri. Il limitatore sale così a 12.000 giri, un record con i pistoni di 112 mm di alesaggio. Resta infine il ride-by-wire ma il sistema è completamente rimappato. Di serie ci sono anche le Öhlins con il sistema di regolazione DES (Ducati Electronic Suspension), e la possibilità di regolare il fulcro del forcellone (offerta solo dalla R). Ci sono anche numerosi componenti in fibra di carbonio e a corredo - come da tradizione - c'è anche il kit racing, con parabrezza Corse maggiorato, tappi degli specchietti, retrovisori in alluminio spazzolato e l'immane scarico racing completo Termignoni che aumenta la potenza, di ben 15% ai medi e di 3% agli alti.

LA SUPERTRASFORMAZIONE

Per correre molta di questa componentistica di alto livello va sostituita con quella speciale da gara. La 1199 Panigale R si

può trasformare iniziando con il kit racing Ducati. Che comprende una nuova elettronica, centralina e cablaggi, semplificati perché sulla moto da corsa non ci sono l'impianto di illuminazione e gli accessori, ma allo stesso tempo le connessioni elettriche sono ampliate per gestire la più completa acquisizione dati. Ci sono poi, sempre in versione racing, altre Öhlins, lo scarico Termignoni, la carenatura, le pedane, i tubi dei freni, una serie di rapporti finali e il kit motore.

Per le sospensioni i tecnici del Team Barni hanno scelto Mupo, che fornisce loro la cartuccia interna per la forcella (l'esterno deve essere di serie) e il monoammortizzatore. Poi hanno aggiunto i sensori per monitorarne il lavoro, come e su quanti mm di escursione si muovono. In generale quando si prepara la moto per una gara si parte da una regolazione standard di base, sempre la stessa, che poi si modifica seguendo le indicazioni del pilota.

Per eseguire al meglio la messa a punto si analizzano anche le informazioni della plat-



Ducati 1199 Panigale R Superbike Eddi La Marra Team Barni Racing Team

**"SI PARTE DALL'ECCELLENTE PANIGALE R (32.252 euro)
SI INSTALLA IL KIT DUCATI SUPERSTOCK (24.740 euro)
SI INSTALLANO ULTERIORI COMPONENTI
POI INIZIA LA DIFFICILE OPERAZIONE DI MESSA A PUNTO"**

60.000 EURO E SOLO PER INIZIARE
È IMPOSSIBILE STABILIRE IL PREZZO DI QUESTA SUPERBIKE, POICHÉ AL COSTO DELLA MOTO E DEL KIT SI DEVE AGGIUNGERE QUELLO DELLA COMPONENTISTICA SPECIALE SCELTA. CI SONO POI DA VALUTARE LA SPESA PER IL MONTAGGIO E QUELLA - MOLTO ELEVATA - DEI TEST IN PISTA.



taforma inerziale (kit Ducati), che comprendono i gradi di inclinazione in piega in ogni punto della curva, il beccheggio in accelerazione (compresa l'impennata) e in frenata. Analizzando tutti questi dati si regolano le sospensioni, la posizione del pivot del forcellone e l'elettronica, il livello di intervento del controllo di trazione e il freno motore. L'impianto frenante, infine, è di serie, pinze e dischi, pompa; la leva del freno è sostituita con una regolabile, con comando remoto sul semimanubrio di sinistra.

FACILE! CHI L'AVREBBE DETTO?

L'idea che abbiamo della Panigale è quella di una moto scorbutica, difficile da guidare. Alla prova dei fatti, invece, la superbike del Team Barni - fino a un certo passo - è facilissima. Resta sempre una moto molto reattiva, alla quale quindi devi abituarti, ma è molto più affabile di ciò che si possa prefigurare. Impressiona in frenata, dove si riesce a staccare decisamente forte, sia per l'efficacia dell'impianto, sia per la sicurezza che sa infondere l'avantreno, che permette di entrare in curva anche pizzando con decisione. La ciclistica, oltre a essere molto reattiva, è anche perfetta, insensibile alle malformazioni del fondo:



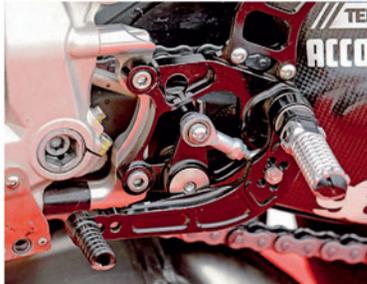
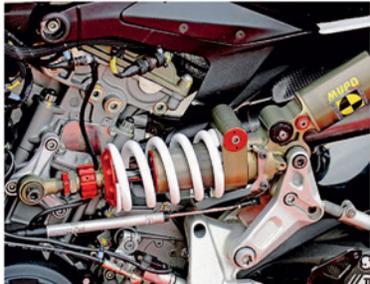
alla variante bassa si sale sui cordoli senza avvertire la minima perdita di stabilità, e si scende in piena accelerazione senza portarsi dietro alcun pendolamento. In uscita di curva la trazione è incredibile. Il sistema di controllo della coppia erogata dal motore è perfettamente a punto, e riesce a sfruttare appieno le potenzialità del bicilindrico e il grip del gommone posteriore. Inoltre, e questa è un'altra sorpresa perché con le Ducati eravamo abituati ben diversamente, si impenna pochissimo. Anche qui contano tantissimo sia la gestione elettronica, ben

sintonizzata dai tecnici del Team Barni, sia l'erogazione, molto lineare, quindi senza il problema del gradino dell'entrata in coppia che lancia alle stelle la ruota anteriore. Cosa che invece avviene nella versione di serie, che da 6.000 a 8.000 giri spinge troppo poco e poi entra il "turbo". La Panigale Barni, invece, riprende molto bene fin dai 5.000-6.000 giri e poi si può spalancare tutto senza avvertire alcuno strappo né momento critico, con un allungo fenomenale e una grinta strepitosa da 10.000 a 12.000 giri, sconosciuta alla versione di serie. Il perfetto mix tra erogazione e controllo lavora in simbiosi con l'ottima ciclistica. In uscita alla Piratella, per esempio, si può spalancare con tranquillità; subito si avverte la forte spinta del motore, senza effetti collaterali, la ciclistica non si siede e tiene bene la traiettoria.

Questa Panigale, insomma, è speciale. Possiamo dire che non appare come una moto stradale ben preparata per correre (come la maggior parte delle rivali), ma bensì come una moto da corsa. Il progetto, infatti ha seguito proprio questa strada: dal Reparto Corse Ducati - che qualche esperienza in Superbike ce l'ha... - al Concessionario. Non viceversa. **10**



FRENI DI SERIE
L'IMPIANTO FRENANTE MANTIENE LE BREMBO DI SERIE, LE M50 MONOBLOCCO CON 4 PISTONCINI E ATTACCO RADIALE. RESTA ANCHE IL CRUSCOTTO TFT A COLORI, DALLE PIASTRE DI STERZO SPUNTANO I REGISTRI IN ERGAL DELLE CARTUCCE MUPO, UTILIZZATE PER AGGIORNARE LA FORCELLA, CHE È QUELLA DI SERIE.



PEDANE GRATTATE...
I TECNICI HANNO SCELTO MUPO ANCHE PER IL MONO POSTERIORE, POI DOTATO DEL SENSORE DELLA TELEMETRIA; I DATI LETTI IN PROVA SONO POI UTILIZZATI NELLA MESSA A PUNTO. CAMBIANO ANCHE I COMANDI A PEDALE. IN QUESTA IMMAGINE IL CAMBIO, CHE HA SUBITO IL TRATTAMENTO EDDI, LIMATA SULL'ASFALTO (DIFFICILE DA REPLICARE...)



IL PILOTA E LA SQUADRA
SOPRA, EDDI LA MARRA IN AZIONE A IMOLA; NELLA PAGINA A FIANCO, LA SQUADRA DEI TECNICI.

