

INTERVISTA A LORIS CAPIROSSI

# MONDO DUCATI

SUPERMOTO ITALIANE - RIVISTA MENSILE - OTTOBRE 2007 - NUMERO 6 - EURO 3,90 (Italy only)

*In regalo il doppio poster  
con Xaus e Lanzi*



***In esclusiva  
la prova della  
999 F07 di Bayliss!***

**All'interno:**

**In pista con la NCR New Blue  
La storia della Ducati Paso  
Tre ducatisti "Made in Japan"  
La 888 campione SBK nel 1992  
Due special molto Desmo  
Prospettive Ducati in Superbike  
Ancora Stoner!**



SPEDIZ. IN ABB. POSTALE D.L. 353/2003 (CON. IN L. 27/02/2004 N° 46) ART. 1 COMMA 1 DGB FIRENZE  
B Euro 9,00.- F Euro 10,00.- A-D Euro 11,50.- UK GBP 6,80.- P Euro 7,00.- CH CHF 15,50.- CH Ticino CHF 13,00.-

La prova

# NEL BLU DIPINTO DI BLU





Abbiamo portato in gara la NCR  
New Blue sul tracciato  
di Pannoniaring, in occasione della  
Ducati Speed Week 2007.

di Gian Maria Liverani, foto Snap Shot

**Q**uando il telefono squilla e dall'altra parte c'è qualcuno che ti vuole offrire un manubrio "buono" per correre in una competizione internazionale, non si può mai dire di no.

Lo sanno tutti. E' una sorta di regola universale che vale per tutti i piloti.

Per questo, quando Michele Poggolini, boss della NCR, mi ha chiamato proponendomi un "soggiorno" sul circuito di Pannoniaring, in Ungheria, allo scopo di portare al debutto europeo la New Blue, una lussuosa moto da corsa elaborata sulla base della Ducati Sport 1000 S, in occasione della Ducati Speed Week, avevo già le valige pronte...

Devo dire di essere rimasto molto contento per questa opportunità e spero di aver ricambiato nel migliore dei modi la fiducia che NCR ha riposto in me, visto che questa moto era già

stata fatta correre negli Stati Uniti con ottimi risultati.

Come abbiamo già avuto modo di scrivere in un servizio apparso sul numero 1 di *Mondo Ducati*, la New Blue è infatti l'edizione moderna della moto con cui Cook Neilson vinse la 200 Miglia di Daytona nel 1977, ottenendo così la prima vittoria della Casa di Borgo Panigale sul famosissimo catino della Florida.

All'epoca, Neilson aveva a disposizione una 750 SS che gli appassionati avevano ribattezzato "Old Blue". Oggi, a trent'anni esatti da quel trionfo, la moto allestita da NCR rende omaggio a un evento che ha segnato la storia agonistica del marchio Ducati.

Attenzione, però!, non lasciatevi ingannare dal look vagamente retrò: la New Blue è una moto da corsa in piena regola.

Lo confermano prima i raffinatissimi componenti con cui è realizzata e, poi,





La NCR New Blue davanti ai box del Pannoniaring, in Ungheria. Ispirata alla moto con la quale Cook Neilson vinse a Daytona nel 1977, impiega soluzioni tecniche sofisticate, come i cerchi in fibra di carbonio e le pinze dei freni ricavate dal pieno.

i tempi sul giro di cui è capace. Già nei primi turni di prove, infatti, mi sono stupito dell'efficacia di questo mezzo, pur se caratterizzato da un'impostazione diversa rispetto alle moto cui sono abituato.

Anche in questo caso la NCR è riuscita a fare un lavoro straordinario, trasformando una moto stradale come la Sport 1000 S in una racer perfetta per l'uso in pista.

Lo conferma il fatto che già nelle prime due sessioni di prove libere siamo riusciti a girare su tempi di tutto rispetto. Questo ci gratifica molto, ma soprattutto rende merito allo sviluppo portato avanti da NCR sui propri mezzi, come già avevamo avuto modo di apprezzare nel caso della Millona.

Con la New Blue siamo riusciti ad "agguantare" un 2'03"7 al termine del primo giorno che è da considerarsi davvero niente male.

Basti pensare che, sul circuito ungherese, lungo quasi 5 Km, si registrano tempi simili a quelli dell'autodromo del Mugello e tutti sanno cosa significhi avvicinarsi al muro dei 2 minuti sulla pista toscana...

Ad ogni modo, ho proseguito il mio weekend di gara in progressione, abbassando costantemente il limite, fino ad arrivare, in qualifica, a lambire la soglia del 2'02"8.

Al di là di questo, però, sono le ottime sensazioni che ho ricevuto in sella all'ultima nata in Casa NCR ad aver fatto salire l'entusiasmo e determinato

grande soddisfazione da parte di tutti: pilota e Team.

Il punto forte di questa moto è senza dubbio nei tratti più tortuosi del circuito, nonostante dia l'impressione di avere un interasse piuttosto lungo.

Nelle curve lente, infatti, la stabilità non viene mai meno e l'avantreno segue la traiettoria impostata con una precisione esemplare. L'unica particolarità, se così la vogliamo chiamare, consiste nel fatto che i doppi ammortizzatori che equipaggiano la moto al posteriore tendono a far abbassare un po' troppo il retrotreno in accelerazione, causandone talvolta qualche perdita di aderenza quando si esagera con la manopola del gas.

Inoltre, a livello di pneumatici, la New Blue predilige gomme con carcassa morbida, visto il peso piuttosto contenuto del mezzo, altrimenti è possibile incorrere in fenomeni di ondeggiamen-

**Non fatevi  
ingannare dalle  
apparenze: la New  
Blue è una vera  
moto da corsa.**



La New Blue unisce una base meccanica assolutamente consistente, con il bicilindrico Ducati massicciamente preparato, a una ciclistica di prim'ordine, come le sospensioni Ohlins e i dischi anteriori a margherita della Braking.



to nei tratti veloci. A vantaggio della moto allestita dai tecnici NCR gioca anche lo scarsissimo impegno fisico richiesto nella guida, anche quando si viaggia in prossimità del limite.

Questo fattore si è dimostrato fondamentale, visto che in Ungheria abbiamo trovato una temperatura allucinante, con giornate in cui la colonnina di mercurio è arrivata fino a ben 42 gradi! Se a questo avessimo aggiunto anche una moto faticosa da guidare credo che sarei andato a farmi ricoverare presso la Clinica Mobile, presente all'evento, visto il mio stato di forma attuale...

Il merito del poco impegno richiesto nella conduzione della New Blue è da imputarsi anche alla sua posizione di guida comoda e spaziosa, decisamente atipica per una moto da corsa.

Il serbatoio, infatti, è molto lungo e questo costringe a stendere le braccia, anziché mantenerle piegate a 90°, come si fa di solito. Bastano comunque pochi giri per abituarci, così come al fatto che, essendo le pedane posi-



Il sistema di scarico è realizzato interamente in titanio dalla Zard su specifiche NCR. I silenziatori sono due, posizionati ai lati del codone. Questo layout può causare però qualche interferenza con gli stivali del pilota, viste le pedane molto alte.

zionate molto in alto, talvolta gli stivali di chi guida possono interferire con i silenziatori dell'impianto di scarico, posizionati ai lati del codone.

Per quanto riguarda il motore, invece, all'inizio del weekend abbiamo avuto un piccolo problema di carburazione, probabilmente dovuto al gran caldo, che consisteva in un vuoto intorno ai 5600 giri, prontamente risolto dai tecnici NCR che, sul posto, sono intervenuti sulla mappatura dell'iniezione, programmandone una nuova.

Inoltre, per l'occasione era stata montata una frizione sperimentale che, così com'era stata configurata al momento

in cui sono sceso in pista per la prima volta, eliminava completamente il freno motore, cosa che sulle prime mi ha un po' spiazzato.

La sensazione, infatti, era tale che tutte le volte che andavo a scalare le marce mi sembrava di essere in folle!

Anche in questo caso, però, i tecnici

**2'02"8 su un  
circuito di quasi 5  
Km dice tutto sul  
potenziale della  
nuova NCR.**

sono potuti intervenire molto rapidamente, essendo questo dispositivo facilmente regolabile, oltre che dotato di un comando al manubrio incredibilmente morbido.

Così, siamo riusciti a fare in modo che, per il mio stile di guida, il contributo del freno motore risultasse ottimale.

Anche la rapportatura finale è stata oggetto di modifiche. L'ultima volta che la NCR aveva fatto correre la New Blue prima della Ducati Speed Week, infatti, era stato proprio sul circuito di Daytona, dunque potete immaginare quanto lunghe risultavano essere le

marce non appena sono montato in sella.

Pur accorciando il rapporto finale, comunque, sul Pannoniaring si inserisce al massimo la quinta marcia, ma solo perché il tracciato è caratterizzato da uno sviluppo molto "guidato" e non ci sono rettilinei sufficientemente lunghi.

Dopo aver sistemato questo aspetto, comunque, siamo riusciti a "leggere" ben 1200 giri in più sul rettilineo dei box, segno evidente che l'intervento è

andato nella direzione giusta.

Detto questo bisogna sottolineare come il bicilindrico Ducati che equipaggia la New Blue abbia un'erogazione eccezionale, con degli ottimi bassi regimi e un allungo, viceversa, non esagerato.

Già a 8200 giri, infatti, si accendono le spie sulla strumentazione che suggeriscono "caldamente" di passare al rapporto successivo, ma nonostante ciò la spinta in accelerazione è più che sufficiente.

Appoggiando il gas in uscita di curva, la New Blue ti porta fuori con un bel tiro, facendo davvero molta strada in poco tempo. Inutile, dunque, stare lì a insistere in ogni singolo rapporto, meglio sfruttare al massimo la grande coppia disponibile utilizzando le marce alte. Inoltre, la particolare spaziatura del cambio fa sì che tra una cambiata e l'altra il motore scenda soltanto di poche centinaia di giri.

In frenata, soprattutto in prossimità delle curve più lente, bisogna stare attenti ai trasferimenti di carico, che sulla New Blue portano a un deciso alleggerimento del retrotreno, oltre che a un eventuale saltellamento della ruota anteriore (fenomeno che non siamo mai riusciti a eliminare del tutto, neppure montando un pneumatico anteriore con carcassa diversa). Questo fenomeno, comunque, è circo-

## Una volta tagliato il traguardo c'è grande festa al box NCR: è il primo podio della New Blue in una competizione europea.

scritto solo alle frenate a velocità più bassa.

In gara, poi, dopo aver conquistato la prima fila con il secondo tempo in griglia dietro al bravissimo Bartolini, con la NCR Millona ufficiale, sono stato protagonista di una partenza non rapidissima, ritrovandomi quarto alla prima curva.

Mentre Bartolini prendeva il largo, mi sono portato in terza posizione, dopo di che ho impiegato altri due giri per superare anche il pilota che mi precedeva. Tra l'altro, quest'ultimo è poi caduto nel tentativo di mantenere il mio ritmo, andando evidentemente oltre il proprio limite. Del resto, le corse sono fatte così.

Va anche detto, comunque, che durante la gara si è alzato un vento



Liverani in piena azione durante la gara. Purtroppo, non c'è stata la possibilità di lottare per la vittoria, ma la soddisfazione del podio è stata comunque tanta.



molto forte, particolarmente fastidioso, oltre che pericoloso, nei tratti veloci del circuito, tant'è che, in un paio di occasioni, mi sono ritrovato ad allargare la traiettoria involontariamente per questo motivo.

Ad ogni modo, da lì in poi la gara non è stata più molto divertente: con Bartolini che girava addirittura in 2'00" era impossibile pensare di fare meglio, ma se non altro mi rimane la soddisfazione di essere stato il primo a portare sul podio la New Blue in una competizione europea.

La New Blue si è rivelata molto sincera: non mette mai in difficoltà il pilota e permette di guidare sempre in relativa scioltezza, forte di una rassicurante stabilità abbinata al peso contenuto.

A questo va aggiunta anche una protezione aerodinamica nettamente superiore alla media, il che non guasta quando si è afflitti da qualche dolore alla schiena e si fa fatica ad accucciarsi dietro a uno striminzito cupolino!



Michele Poggipolini, boss della NCR, in mezzo a Bartolini e Liverani, primo e secondo nella gara riservata ai bicilindrici Ducati a due valvole.



L'interno del box della squadra NCR Corse con le moto e i relativi trofei conquistati durante la Ducati Speed Week 2007.