

Intervista esclusiva
a **FILIPPO PREZIOSI**
su **Ducati Corse**



Oltre 250 annunci
di vendita **DUCATI**
usate e km 0

Tre **Ducati** al via
della mitica
8 ORE DI SUZUKA

MONDO DUCATI

SUPERMOTO ITALIANE - RIVISTA MENSILE
DICEMBRE 2008 NUMERO 19
EURO 3,90 (Italy only) Codice ISSN 1971-2170

SPEDIZ. IN ABB. POSTALE D.L. 353/2003 (CON. IN L.
27/02/2004 N° 46) ART. 1 COMMA 1 DCB 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.-



COMBATTENTE DA STRADA

Queste ultime, pur mantenendo le stesse linee estetiche del precedente modello, hanno doti di maggior potenza, grazie ai 170 Cv erogati dal nuovo propulsore Testastretta Evoluzione, e maggior leggerezza rispetto alla 1098, con soli 171 Kg di peso a secco.

La 1198 incorpora inoltre la tecnologia sviluppata nel campionato del mondo Superbike, compreso, anche in questo caso, il DTC, attivo anche con scarichi omologati per uso stradale e di serie sulla versione S.

Quest'ultimo, monitorando la velocità di rotazione dei pneumatici anteriore e posteriore, rileva lo slittamento del retrotreno in accelerazione e riduce elettronicamente l'erogazione di potenza per ripristinare l'aderenza necessaria. Il sistema consente di scegliere tra otto diversi profili e, oltre a renderlo più performante, incrementa anche la sicurezza del veicolo.

Ducati ha voluto infine dedicare a Troy Bayliss una replica della moto con la quale il campione australiano ha disputato, e vinto, l'ultima gara della sua vita in sella alla 1098, che si è svolta sul nuovo circuito di Portimao, in Portogallo, nel novembre 2008.

Ducati rende omaggio a Bayliss, mentre NCR lo fa con Mike Hailwood.

Nasce così la 1098 R Bayliss in edizione limitata, degna conclusione di una carriera durante la quale il pilota di Taree ha conquistato tre titoli mondiali su altrettante diverse generazioni di Superbike Ducati.

Completano inoltre le novità della

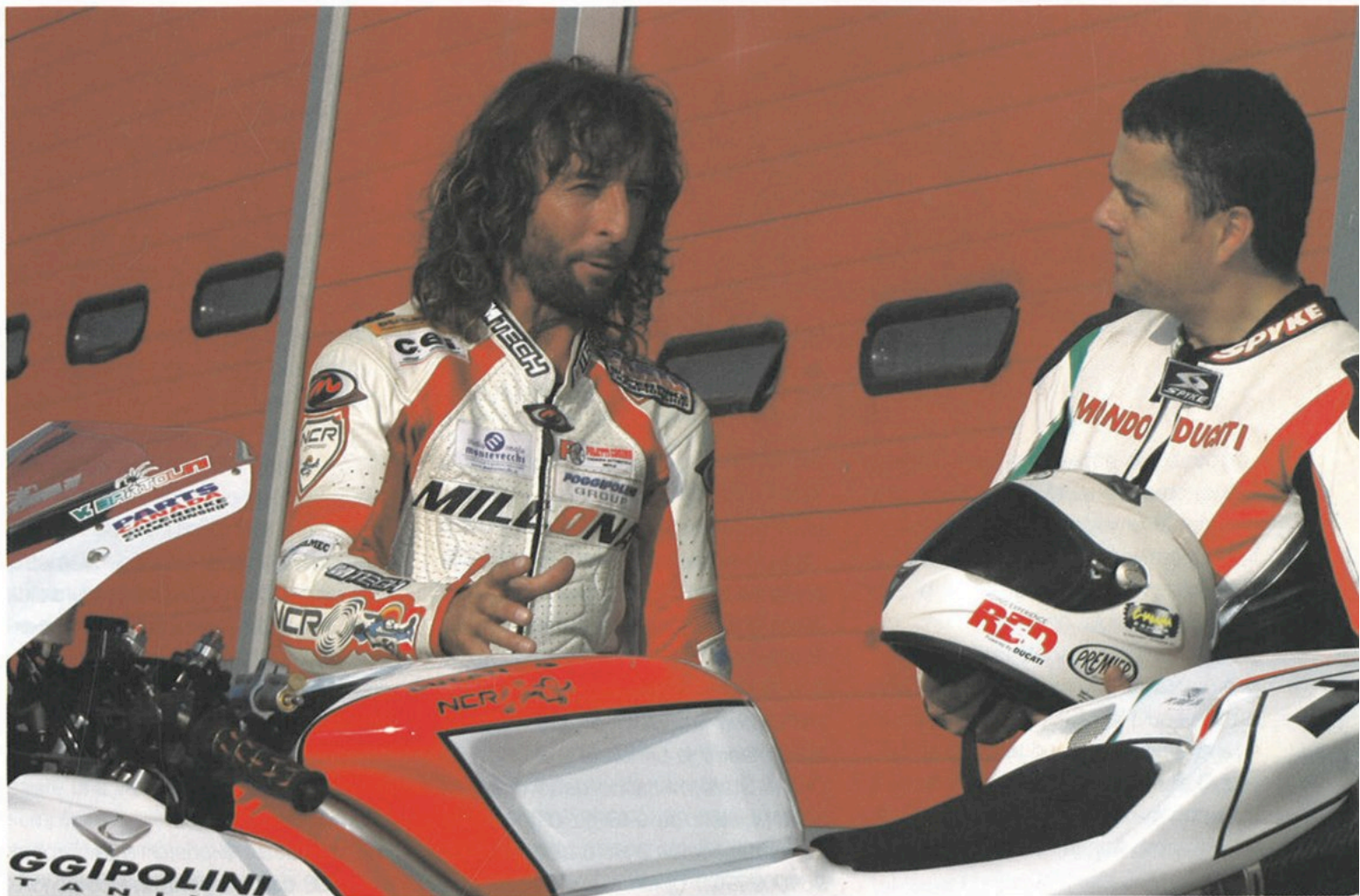
gamma 2009 la nuova colorazione bianco perla per la Hypermotard 1100 e per la Multistrada 1100 S e la nuova livrea nera con banda bianca della GT 1000, proposta anche in una speciale versione "Touring".

A Milano, infine, è stata presentata anche una nuova realizzazione NCR spinta dal bicilindrico Ducati raffreddato ad aria. Si tratta di un mezzo che verrà realizzato a mano in soli dodici esemplari, nato per celebrare il 30° anniversario della vittoria di Mike Hailwood al Tourist Trophy del 1978. Il telaio è in titanio, mentre il Desmodue da 1120 cc eroga 130 Cv, per 136 Kg di peso complessivo, grazie anche ai cerchi e alla carrozzeria in carbonio.

Di alto livello non poteva che essere la componentistica, con forcella Öhlins pressurizzata e pinze Brembo anteriori ad attacco radiale di derivazione SBK, e il prezzo, pari a ben 100.000 Euro!



La Mike Hailwood TT, con telaio in titanio, proposta da NCR all'esorbitante prezzo di 100.000 Euro Iva esclusa.



Valter Bartolini si confronta con le impressioni raccolte dal nostro Liverani. La posizione di guida scelta da Bartolini risulta piuttosto sacrificata per un pilota di statura media.

sfrutta al meglio il potenziale di cui dispone. Un lato che, viceversa, può creare qualche difficoltà riguarda la posizione di guida, davvero sacrificata per quanto riguarda l'altezza eccessiva delle pedane. Anche i manubri, dal canto loro, risultano piuttosto stretti, ma non per questo troppo chiusi. Basterebbe quindi spostare la posizione delle manopole verso l'esterno per migliorare un po' le cose.

In questo modo, infatti, la guida risulta abbastanza scomoda, e lo stesso vale per le leve al manubrio, che sono posizionate in stile crossistico, dunque rivolte molto in alto. Probabilmente, tutto ciò deriva dalla statura e dai trascorsi nel fuoristrada del bravo Valter Bartolini, pilota ufficiale NCR.

Un altro aspetto sotto il quale questa 848 eccelle è la frenata. Con l'ultimo modello di pinze Brembo anteriori ad attacco radiale la moto si ferma in pochissimo spazio. Per contro, lo

sforzo da applicare alla leva è davvero ridotto, tant'è che da questo punto di vista non ci si stanca molto.

In merito al discorso della potenza, l'impressione è che la versione da noi provata fosse "full power", senza il limite imposto dal regolamento del campionato canadese.

Da quanto emerso nel corso del nostro test, la 848 ha infatti dimostrato di andare davvero molto forte. Sul circuito di Adria, tuttavia, non si riesce ad andare oltre la quarta marcia (talvolta si può inserire la quinta per un breve tratto) e dunque è difficile esprimere un giudizio in merito alla velocità pura.

Tornando a parlare degli aspetti meramente ciclistici, l'avantreno ha un comportamento poco frenato nella prima parte di affondamento e tende a chiudere a centro curva nelle svolte più lente. Il motivo è probabilmente dovuto al fatto che, per adattare la moto al tracciato veneto, i tecnici NCR

avevano sfilato di qualche mm gli steli della forcella dalle piastre di sterzo, nel tentativo di ottenere maggiore agilità.

A nostro giudizio l'equilibrio generale sarebbe stato migliore lasciando le cose com'erano, anche se si tratta di un giudizio del tutto soggettivo.

L'ammortizzatore, viceversa, ha messo in mostra un comportamento ideale, nonostante sia appunto tarato in base alle esigenze di Bartolini, caratterizzato da un fisico minuto e da una guida molto aggressiva.

Nessun problema di grip è infatti emerso durante la prova, neppure nelle forti accelerazioni che caratterizzano l'uscita dalle numerose curve lente del tracciato di Adria.

Il potenziale del mezzo in generale, comunque, si adatterebbe senz'altro meglio a un circuito come Misano, dove il motore potrebbe esprimersi al 100% e anche l'efficacia della ciclistica emergerebbe in modo più evidente.