



All'Ecma abbiamo finalmente ammirato dal vivo la Ducati 1199 Panigale, supersportiva da 195 CV, contraddistinta da un peso ridottissimo e da un'elettronica di ultima generazione.

Era fra le novità più attese del Salone di Milano. E, come previsto, il capannello di persone allo stand della Ducati era tutto concentrato attorno a lei, la nuova 1199 Panigale. O meglio attorno a "loro". Sì, perché a partire dal 2012 sarà nelle concessionarie della Casa emiliana in tre varianti: standard, S e S Tricolore. Ma vediamola nel dettaglio.

Caratteristiche - Basta uno sguardo per intuirne la vocazione racing. A cominciare dal doppio proiettore anteriore con luci a Led, che integra i condotti di aspirazione frontali. Sdoppiato anche il gruppo ottico posteriore, mentre lo scarico è collocato sotto il motore. Il telaio è costituito da una monoscocca d'alluminio che, fissata direttamente al propulsore (così come il nuovo forcellone monobraccio), funge da airbox, contenendo filtro dell'aria, corpi farfallati e circuito carburante completo d'iniettori. Al contenimento dei pesi contribuiscono anche l'adozione di un telaietto anteriore in magnesio, che sostiene gruppo ottico e cupolino, e il nuovo serbatoio di alluminio da 17 litri: alla fine, l'ago della bilancia si ferma sui 164 kg a secco.

Ciclistica - La 1199 Panigale monta una forcella Marzocchi da 50 mm con steli di alluminio rovesciati, pluriregolabile come il monoammortizzatore posteriore Sachs, e cerchi

a 10 razze di nuova progettazione, su pneumatici da 120/70 allanteriore e 200/55 al posteriore. Le due versioni top, invece, sono dotate del Ducati Electronic Suspension (DES) della Öhlins, che consente di regolare elettronicamente l'ammortizzatore di sterzo, la forcella da 43 mm e il mono posteriore in compressione ed estensione; resta manuale solo la regolazione del precarico. Da riferimento anche l'impianto frenante, che prevede l'adozione delle nuove pinze monoblocco a quattro pistoncini Brembo M50, su dischi da 330 mm. A richiesta (di serie solo sulla Tricolore) sarà disponibile l'ABS disinseribile di ultima generazione. Completa il quadro l'ultimo dispositivo sviluppato da Ducati per una moto di serie: l'Engine Brake Control (EBC). Regolabile su tre livelli, aiuta i piloti a ottimizzare la stabilità dei veicoli in ingresso di curva, regolando il Ride-by-Wire (RbW) per equilibrare le forze di coppia applicate al pneumatico.

Propulsore ed elettronica - Il vero gioiello della 1199 Panigale resta il suo bicilindrico a L, in grado di erogare 195 CV a 10.750 giri e una coppia di 132 Nm a 9.000 giri, abbinato al Ducati Quick Shift (DQS), il cambio elettronico che consente d'inserire le marce mantenendo il gas aperto e senza azionare la frizione. Accanto ai sistemi sopra citati, la Panigale si avvale dei Riding Mode, programmati per variare istantaneamente, anche durante la guida, il carattere del motore e l'assetto delle sospensioni, oltre ai livelli di ABS, EBC e del Ducati Traction Control (DTC). Tre le modalità selezionabili: Wet, che massimizza l'intervento di ABS e DTC e mette a disposizione 120 CV, con risposta morbida del RdW all'apertura del gas; in Sport, tutti i cavalli sono a disposizione del pilota, il livello d'intervento del DTC è leggermente superiore, mentre l'ABS si attiva sia allanteriore sia al posteriore con potenziamento del meccanismo anti-saltellamento; il Race, infine, riservato ai piloti più esperti, consente una risposta diretta del RdW, riduce l'intervento del DTC, e attiva l'ABS solo all'anteriore, limitando al minimo l'anti-saltellamento. E per gli amanti della telemetria c'è fra gli optional il Ducati Data Analyser (DDA), comprensivo di software e scheda USB per il recupero dei dati.

Nuovo riferimento? Non sono ancora stati comunicati i prezzi della Ducati 1199 Panigale, che, senza mezze misure, si vuole porre al vertice della categoria. Tutte le superbike giapponesi, ma anche Aprilia RSV-4 e BMW S 1000 RR, sono avvertite.

André Rossi

15/11/2011 - 16:20