

Ducati Panigale 1299S

PREGI ● Prestazioni e contenuti tecnici

DIFETTI ● Impegno fisico nella guida al limite

Prezzo 25.740 €



PROVA SUPERSPORTIVA

DUCATI PANIGALE 1299S

Cresce la cilindrata, crescono le prestazioni, ma diventa più guidabile grazie anche a una dotazione elettronica di grande pregio. La 1299 Panigale S ha raggiunto una maturità che la porta a essere una vera regina nella categoria delle superbike, ma costa cara ed è impegnativa nella guida al limite

di Francesco Paolillo

Foto Milagro



La presentazione della Ducati 1199 Panigale nel 2011 fece scalpore, rappresentò un salto epocale per l'azienda di Borgo Panigale. Colpi duro dal punto di vista estetico, con un design a dir poco spettacolare (che meritò il prestigioso premio Compasso d'Oro) figlio di un'interazione tra efficienza e funzionalità portata all'estremo. Poi c'era il motore, naturalmente bicilindrico e con distribuzione Desmodromica, dalla potenza impressionante, 195 cv, e poi c'era, anzi sarebbe meglio dire che non c'era il telaio. Infatti la superbike bolognese era dotata di una struttura monoscocca, fusa in alluminio, che sfruttava il motore come elemento strutturale, integrando al suo interno l'airbox. Il frenetico e vorticoso settore delle supersportive, anch'esso vittima dei continui cambiamenti nelle

normative internazionali anti rumore, anti inquinamento, anti tutto, come se non bastassero quelle relative ai regolamenti sportivi, costringe le varie case costruttrici a continui sviluppi dei propri prodotti, e Ducati non si sottrae a questa logica, ma anche per questo motivo abbiamo ora la possibilità di provare un concentrato di tecnologia come la nuova 1299 Panigale. Lo sviluppo della 1299 ha riguardato maggiormente il "sottopelle", aspetti tecnici più che estetici, anche perché questi ultimi causano tuttora ipersalivazione aggravata alla maggior parte degli appassionati, e quindi meglio non toccarli. Qualche tocco di bisturi ha riguardato comunque anche la linea, con un cupolino leggermente più ampio e dotato di prese d'aria differenti sotto il gruppo ottico ed un plexiglass rialzato di due centimetri. Anche il codino è stato leggermente rivisto, con linee





inedite. Poche da un punto di vista estetico le differenze tra la versione base e la "S", che si limitano ai cerchi a tre razze, forgiati e lavorati a macchina sulla versione più costosa, al fanale Full LED (la base utilizza questa tecnologia solo per le luci diurne e il gruppo ottico posteriore), e al parafango anteriore in fibra di carbonio.

Il Motore

Partiamo quindi dal motore: il Superquadro cresce di cilindrata e arriva a toccare i 1.285 cc, e in barba alle normative sempre più restrittive in termini di emissioni (inquinanti e sonore) guadagna 10 cv, arrivando a toccare la cifra mostruosa, soprattutto trattandosi di un bicilindrico omologato per uso stradale, di 205 cv (158 kW) a 10.500 giri. Anche la coppia cresce, e raggiunge i 14,7 kgm (144,6 Nm) a 8.750 giri; l'aumento di prestazioni non è andato però a discapito dell'affidabilità, con il tanto temuto controllo gioco valvole riconfermato ogni 24.000 km, e gli intervalli

di manutenzione previsti ogni 12.000 km. Dove sono intervenuti i tecnici per raggiungere tali prestazioni? Partiamo da cilindri e pistoni, che hanno ora un alesaggio di 116 mm con una corsa di 60,08 mm ed un rapporto di compressione di 12,6:1. Queste variazioni hanno portato all'utilizzo di nuovi pistoni, con segmenti e raschiaolio specifici, mentre le teste sono state ulteriormente irrigidite (ricordiamo la funzione di elemento strutturale del telaio), così come i coperchi in magnesio, compresi quelli lato frizione. Il nobile materiale è utilizzato anche per la coppa dell'olio. In un'eventuale operazione a cuore aperto si potrebbero inoltre vedere le nuove bronzine di banco per l'albero motore, che permettono l'utilizzo di un'unità con perni di maggiore diametro rispetto a quelli che si possono raggiungere utilizzando cuscinetti a sfera, e bielle inedite dotate di spinotto con riporto superficiale DLC (Diamond Like Carbon). La lubrificazione dei perni di banco avviene mediante olio in pressione che

scorre in apposite canalizzazioni interne al basamento, il recupero di tale lubrificante sfrutta un'inedita pompa a lobi che mette in depressione il vano imbiellaggio. Mantenere la zona sottostante i pistoni in condizioni di costante depressione permette di ridurre la resistenza durante la fase discendente e la rotazione dell'albero motore. L'alimentazione è sempre garantita da corpi farfallati di sezione ovale con un diametro equivalente di ben 67,5 mm con doppio iniettore, uno posto sotto la farfalla per alimentare il cilindro in condizioni di basso carico, e il secondo posizionato soprafarfalla con il compito di abbeverare il cilindro quando si richiede il massimo delle prestazioni. Il ride-by-wire che controlla i corpi farfallati funziona in maniera indipendente per ogni singolo cilindro. Non cambiano i diametri delle valvole, realizzate in titanio per l'aspirazione da

46,8 mm, e in acciaio per lo scarico da 38,2 mm; interessante il funzionamento del decompressore centrifugo posto all'estremità dell'albero a camme che permette una leggera alzata della valvola durante l'accensione in modo da ridurre la pressione in fase di compressione. Questo ha permesso di utilizzare un motorino di avviamento dalle dimensioni, e quindi peso, ridotti oltre che di una batteria più compatta. Anche questo serve ad ottenere un peso dichiarato in ordine di marcia di soli 190,5 kg (166,5 a secco).

Ciclistica

La 1299 Panigale non utilizza un telaio tradizionale, bensì una leggerissima monoscocca fusa in alluminio che sfrutta il propulsore come elemento strutturale. Oltre che come telaio, questa funge anche da airbox al cui interno troviamo tutti i





componenti che danno fiato al bicilindrico: filtro aria, corpi farfallati, iniettori e circuito carburante. Il canotto di sterzo ha ora un'inclinazione di 24° (quindi più chiuso di 0,5°) per una variazione dell'avancorsa scesa da 100 a 96 mm, ed il perno forcellone è stato abbassato di 4 mm.

Le sospensioni

La 1299 Panigale in versione base monta una forcella pressurizzata Marzocchi da 50 mm tutta in alluminio completamente regolabile così come il mono Sachs dall'inusuale posizionamento laterale, mentre le sospensioni semi attive Ohlins Smart EC sono appannaggio della sola 1299 Panigale S. La forcella NIX-30, il mono TTX e l'ammortizzatore di sterzo s'interfacciano direttamente con la nuova piattaforma inerziale Bosch, che una volta misurati ed elaborati i dati,

attraverso una serie di motorini passo-passo modifica il set-up delle sospensioni e dell'ammortizzatore di sterzo. Il sistema prevede due modalità di utilizzo, Fixed ed Event Based. La prima, come s'intuisce dal significato, è fissa, quindi permette al pilota di scegliere un set up specifico come se si trovasse in presenza di un sistema tradizionale. La seconda è invece la modalità semi attiva, regolabile su più livelli, che vanno da "duro" a "morbido", in questo caso sarà il sistema a intervenire direttamente sulle regolazioni delle sospensioni in tempo reale.

I freni

Equipaggiamento al top per la 1299 Panigale anche per quanto riguarda i freni, che esibiscono una coppia di dischi semiflottanti da 330 mm con annesse pinze Brembo monoblocco EVO M50, e



un singolo da 245 mm con pinza a due pistoncini. Non può mancare l'ABS, sviluppato con Bosch, che sfrutta la leggerissima centralina 9.1 MP. La novità sta certo nel fatto che la centralina perde ben 1 kg rispetto alla versione precedente, ma soprattutto nella sua capacità di interfacciarsi con la piattaforma inerziale IMU per dare vita alle funzionalità del Cornering ABS, ovvero un sistema antibloccaggio che, cosciente dell'assetto in cui si trova la moto, riesce a gestire al meglio la frenata anche quando la moto è in piega.

Elettronica

Oltre alle sospensioni della versione "S", il pacchetto elettronico della 1299 Panigale prevede anche tutta una serie di diavolerie che non solo la rendono più performante, ma anche più sicura e facile da guidare. O forse sarebbe meglio dire

meno impegnativa. DTC, EBC, DES, DQS, DWC e via dicendo – ci sarebbe da perdersi la testa, e in parte la cosa accade, ma queste sigle stanno solo a indicare il controllo di trazione (otto livelli di regolazione), il freno motore (tre livelli di regolazione), le sospensioni semi attive, il cambio quick shift e il controllo dell'impennata (regolabile su otto livelli differenti). Tutte queste funzioni sono controllate dall'elettronica, e sono preimpostate grazie ai Riding Mode. I Riding Mode disponibili sulla Panigale sono tre: Race, Sport, Wet. Selezionando la modalità Race, si può contare su tutti e duecentocinque i cavalli del bicilindrico, con un assetto delle sospensioni (nel caso della 1299 Panigale S) specifico per l'uso in pista e regolazioni del DTC/DWC/EBC/ABS (solo per la ruota anteriore) volte a raggiungere il massimo delle prestazioni. Da sottolineare che il DQS (Ducati Quick

Shift), funziona anche in scalata. Selezionando il Riding Mode Sport si può sempre contare sulla potenza massima del propulsore ma con risposta del gas ed erogazione della potenza meno diretti e aggressivi. Anche gli altri controlli sono meno liberi e la sicurezza di guida ha la meglio sulla performance vera e propria. Il Riding Mode Wet è invece votato al massimo della sicurezza, per cui i cavalli disponibili sono 120 e la risposta del motore è morbida, mentre i controlli sono regolati per garantire il massimo della sicurezza.

Strumentazione

Tutte le regolazioni dei Riding Mode sono visualizzate sulla strumentazione TFT (Thin Film Transistor) con display a colori. Da segnalare che si può selezionare la visualizzazione in modalità "Track", che oltre a offrire la funzione Lap Time,

registra anche l'angolo di piega raggiunto. Rimanendo in ambito pista non si può rinunciare al DDA, Ducati Data Analyser + GPS, che funziona come un'acquisizione dati vera e propria registrando le prodezze o le "nefandezze" del pilota. Altra differenza della 1299S rispetto alla versione base sta nella presenza dei comandi di gestione in tempo reale del nuovo sistema di gestione elettronica delle sospensioni.

La prova in pista

Bella, bella e aggiungerei bella! La Panigale anche in questa versione anabolizzata è un piacere per gli occhi degli appassionati e non – perché gli apprezzamenti li riceve anche da chi non mastica di moto, sportive o meno. Oltre che bella la 1299 Panigale è anche fatta bene è curata nei particolari. Materiali e assemblaggi sono di qualità, e

dal ponte di comando si gode di una gran bella vista. I coperchi montati sul cilindro e sul collettore di scarico sono gli unici particolari che non convincono del tutto dal punto di vista estetico, ma il fatto che si possano smontare facilmente risolve il problema per gli esteti e comunque, detto ciò, il fatto che possano schermare dal calore è una gran cosa soprattutto per chi usa la moto anche su strada. Dati tecnici, voli pindarici, tempi sul giro –bando alle ciance: è ora di uscire dal box e di provare il bombardone di Borgo Panigale, e tanto per rendere le cose più intriganti ma anche più complicate, il tracciato scelto per l'occasione è il saliscendi portoghese del Circuito dell'Algarve. Per gli amici Portimao. Iniziamo col dire che la posizione di guida che ben ricordavamo vanta una nuova sella più comoda e imbottita, i comandi sono tutti a portata di mano e le regolazioni delle leve permettono di confezionarsi ad

hoc una posizione di guida perfetta per l'uso in pista. I settaggi del pacchetto elettronico si possono fare attraverso i comandi sui blocchetti in maniera rapida e abbastanza intuitiva, anche se una giornata di prova è decisamente pochina per apprezzarne le potenzialità e gestirli a dovere.

Con le mappature cambia faccia

Partiamo con la mappa Sport, tanto per prendere le misure sia alla moto che alla pista, che richiede pelo sullo stomaco, folto e pettinato! Parlare di una moto facile e poco scorbatica quando il soggetto ha oltre duecento cavalli può sembrare fuori luogo ma con questa mappa, che garantisce un assetto delle sospensioni controllato pur tutt'altro che secco e una risposta del motore corposa e prorompente ma che non mette in imbarazzo un motociclista con un po' di esperienza sulle spalle, la 1299 Panigale S si fa condurre con



inusitata facilità se si usa il gas con moderazione. Le curve cieche e gli scollinamenti di Portimao sembrano meno terrificanti. Però iniziamo a prenderci gusto, e allora affrontiamo il secondo turno dando maggiore confidenza alla manopola del gas in modalità Race, e qui le carte in tavola cambiano – in meglio. La prima cosa che colpisce chi sta in sella alla 1299S è infatti la differenza tra le due mappature: i due Riding Mode Ducati sono decisamente diversi. La moto si trasforma, senza per questo stravolgersi, ma cambia volto. Non è solo questione di motore e della sua risposta ai comandi: l'assetto diventa più rigido e frenato mentre il controllo di trazione lascia più libertà al posteriore. Senza dover mettere mano alle regolazioni o entrare nei menù che permettono una personalizzazione ancora più marcata la bicilindrica bolognese si comporta come una vera

moto da corsa. Il motore spinge con una linearità e una forza sconosciute alla 1199, in particolare modo ai medi regimi. Scendere nella zona bassa del contagiri con la 1299 non è più un problema, la schiena del bicilindrico ci riporta indietro nel tempo a quando i due cilindri bolognesi erano soprannominati "pomponi". Il fatto è che questo motore non si ferma ai medi, anzi spinge come un forsennato fino all'intervento del limitatore, con il cambio elettronico che ha il suo bel daffare per stargli dietro. E poi? E poi succede che si debba scalare, e qui entra in gioco la scalata assistita, precisa e rapida, assecondata da un impianto frenante potente e modulabile, con un ABS che di invasivo non ha nulla, davvero difficile percepirne la presenza. Le modifiche alla ciclistica, canotto di sterzo più chiuso e perno forcellone più basso, hanno sortito due modifiche caratteriali nel



comportamento della Panigale. La 1299 s'inserisce in curva ancora più rapidamente, prendendo la corda senza esitazioni nel punto in cui il pilota decide. Percorre in maniera precisa la traiettoria prescelta ed esce dalla curva con una trazione e una spinta che sulla 1199 si traduceva in monoruota prolungati, mentre adesso l'avantreno decolla meno facilmente, e nel caso lo voglia fare ci pensa l'elettronica a placare i bollenti spiriti, senza strappi o tagli repentini dell'alimentazione.

Gustosa ma impegnativa

Una coppia come quella erogata dal bicilindrico bolognese fatica a essere imbrigliata, quindi l'avantreno che tende a galleggiare in uscita dalle curve in piena accelerazione è il minimo che ci si possa aspettare, e la spinta che riesce a fornire è davvero imbarazzante, ma anche affaticante. Già perché con la 1299 Panigale ci si può andare a spasso in maniera soddisfacente, come ci si può girare in pista prendendosi delle belle

soddisfazioni, ma andarci forte e avvicinarne i limiti richiede tecnica e fisico. Altrimenti il divertimento svanisce dopo pochi giri, al termine dei quali più che il pilota a guidare lei, sarà lei a portare in giro una vittima sacrificale. L'elettronica aiuta ma le velocità e le accelerazioni che sono alla portata di questa moto non lo sono per tutti i piloti. Se poi vogliamo davvero esagerare, possiamo parlare della 1299 Panigale S dotata di scarico Akrapovi non omologato per uso stradale e di mappatura della centralina dedicata. Se la voce del bicilindrico di serie è gasante, in versione "aperta" è sconcertante. Questa sola modifica rende ancora più performante il motore, che riesce a respirare a pieni polmoni, e trasforma la 1299 in una vera moto da corsa. Senza toccare la regolazione delle Öhlins semi attive, la bicilindrica bolognese fa di tutto per fare sentire un inetto chi le sta in sella, spostando in continuazione l'asticella che dovrebbe segnare il limite oltre il quale sembrerebbe non si possa andare. Più t'







impegni e ci metti del tuo, più questa sposta il limite un gradino più in alto. Semplicemente impressionante. Più anticipi l'apertura del gas, sentendo le Pirelli Supercorsa SC2 mordere rabbiosamente l'asfalto (in primo equipaggiamento sono previste le Supercorsa SP), e la luce lampeggiante del controllo di trazione fare capolino sul cruscotto, più ti accorgi che potresti andare oltre, ma l'istinto di sopravvivenza ha la meglio e te ne fai una ragione. Pensare a una moto del genere, come del resto tutte le mille di ultima generazione, senza l'ausilio dei controlli elettronici è pura follia, e il fatto stesso di poterne sfruttare almeno in parte il potenziale è strettamente legato alla presenza di questi ormai irrinunciabili angeli custodi. Stanchi ma soddisfatti terminiamo la giornata in sella alla 1299 Panigale S con un sorriso sul volto, consapevoli di aver guidato una vera regina del segmento superbike. **M**



ABBIGLIAMENTO
Casco Suomy SR Sport
Tuta IXON Pulsar Air
Guanti IXON RS
Stivali TCX R-S2

SCHEDA TECNICA

Ducati Panigale 1299S 25.740 euro

- Tempi:** 4
- Cilindri:** 2
- Cilindrata:** 1285 cc
- Disposizione cilindri:** a V di 90°; longitudinale
- Raffreddamento:** a liquido
- Avviamento:** E
- Potenza:** 205 cv (143 kW) / 10500 giri
- Coppia:** 14.7 kgm (144.6 Nm) / 8750 giri
- Marce:** 6, cambio meccanico
- Freni:** DD/D
- Misure freni:** 330/245 mm
- Misure cerchi (ant./post.):** 17" / 17"
- Normativa antinquinamento:** Euro 3
- Peso:** 166.5 kg
- Lunghezza:** 2070 mm
- Larghezza:** 745 mm
- Altezza sella:** 1105 mm
- Capacità serbatoio:** 15.5 l
- Segmento:** Super Sportive