



DUCATI SUPERBIKE 2012

Il 2012 per Ducati e per la famiglia Superbike segna l'introduzione di una nuova generazione di moto ad alte prestazioni. Supersportive come la **1199 Panigale**, **1199 Panigale S** e la **1199 Panigale S Tricolore** aprono un nuovo capitolo nella storia di questa iconica azienda e offrono nuovi parametri di riferimento al motociclismo mondiale. La gamma Superbike 2012 si completa con la 848^{EVO} che conferma il grande successo di pubblico, puntando a conquistare nuovi consensi con l'inedita proposta MY2012, la **848^{EVO} Corse Special Edition**, caratterizzata da un importante aggiornamento sull'elettronica, nuove sospensioni e una nuova, accattivante, livrea Ducati Corse.

DUCATI 1199 PANIGALE

Punto di riferimento estremo

La Superbike Ducati di ultima generazione, la **1199 Panigale**, supera le barriere ingegneristiche del design motociclistico e fissa lo **standard di riferimento più estremo di sempre**, tracciando la strada per le sportive del futuro. Sviluppata nell'ambiente delle corse - dove la competitività è ovviamente altissima - e progettata per alzare ai massimi livelli le prestazioni, utilizza soluzioni innovative di derivazione Ducati Corse per rendere fruibile anche agli appassionati una tecnologia da Campioni del Mondo.

Il **Superquadro**, il **bicilindrico di produzione più avanzato e più potente del pianeta**, è ora parte integrante di un **innovativo telaio monoscocca**: insieme, consentono di raggiungere un'impressionante potenza di **195CV** per **164kg** di peso a secco. Cifre futuristiche offerte da una **fuoriclasse tutta italiana**. Alla base degli incredibili risultati ottenuti da Ducati con la **1199 Panigale** ci sono il rapporto potenza/peso e il rapporto coppia/peso mai raggiunte per una moto di produzione.

Con un semplice clic si attivano tre differenti **Riding Mode** che offrono altrettante combinazioni di **sette diverse tecnologie** al vertice della categoria: **ABS sportivo di ultima generazione**, **Ducati Traction Control (DTC)**, **Ducati Electronic Suspension (DES)**, **Ducati Quick-Shift (DQS)**, **il nuovo Engine Brake Control (EBC) Ducati di derivazione sportiva** e **il Ride-by-Wire (RbW)**, tutti programmati per fornire al pilota un'assistenza elettronica caratterizzata da grande continuità. Perfino il **display TFT** a colori del dashboard è concepito per adattarsi al Riding Mode selezionato.

La 1199 Panigale è una Ducati in tutto e per tutto: racchiude in ogni componente tecnologia avanzata ben integrata con entusiasmanti elementi iconici della casa costruttrice. Il suo **approccio senza compromessi** al **design sportivo** e la raffinata **attenzione anche ai minimi particolari** ne fanno l'espressione più pura della **migliore tradizione progettistica italiana**.

La competizione rappresenta da sempre, per Ducati, un'arena dove **misurarsi e raccogliere sfide**, uno strumento di disciplina per i progettisti e la base motivazionale di una casa costruttrice per la quale la tensione costante verso la vittoria è diventata una filosofia di vita. Con oltre 300 vittorie nel Campionato del Mondo Superbike e più titoli mondiali di tutti gli altri costruttori messi insieme, e con la passione che ha guidato la spinta innovativa in MotoGP, Ducati è più che mai concentrata sulle supersportive.



Oggi Ducati combina l'innovativa ***soluzione telaistica monoscocca*** con lo straordinario nuovo motore, ***il bicilindrico a L "Superquadro"***, e con ***l'elettronica di derivazione racing*** per produrre la ***regina di tutte le Superbike***. Creata per la pista, educata alla strada, la nuova 1199 Panigale rappresenta una vera 'rivoluzione' della specie, destinata ad influenzare l'intero segmento delle sportive. ***Disponibile dall'inizio del 2012***, la nuova moto sarà disponibile nelle versioni ***1199 Panigale, 1199 Panigale S e 1199 Panigale S Tricolore***.



Rivoluzione della specie

Ogni generazione di Superbike prodotta da Ducati rappresenta un'accurata fotografia dello stato dell'arte tecnologico e delle più avanzate soluzioni ingegneristiche di un determinato momento storico. Alcune caratteristiche quali il telaio a Traliccio e lo scarico sotto-sella si confermano come pietre miliari nella storia delle Superbike: veri e propri punti di riferimento dalla forte carica innovativa, comprovata da innumerevoli imitazioni. Nello spietato mondo delle competizioni, dove la compiacenza espone al rischio di estinzione, un atteggiamento 'darwiniano' di semplice, costante adattamento all'ambiente non avrebbe tuttavia consentito la sopravvivenza. Ducati ha così investito risorse - piuttosto che nell'evoluzione - nella '**rivoluzione**' della specie: un progetto ingegnoso e innovativo che ha portato vari elementi vitali a fondersi in un unico organismo, **lo scheletro monoscocca** della 1199 Panigale.

Gli ingegneri e i progettisti della Superbike di ultima generazione avevano avuto carta bianca per creare la 1199 Panigale centrando due obiettivi di apparentemente impossibile realizzazione: **una riduzione del peso di 10kg e un incremento della potenza di 25CV**. Ad animare ogni particolare, ogni misura, ogni decisione progettuale è stato un solo fine: la volontà di non scendere a compromessi e di **creare la Superbike capace di offrire le più elevate prestazioni di sempre**. La 1199 Panigale fissa ora lo standard di riferimento più estremo in assoluto, e con il suo arrivo, segna **un momento storico** di essenziale importanza nell'incredibile avventura delle superbike italiane.

Battezzato "**Panigale**", il nuovo modello infrange la tradizione delle Superbike Ducati affiancando al numero che da sempre contraddistingue i modelli sportivi Ducati, il nome del **quartiere bolognese sede storica della Ducati**, rafforzando così il legame con il territorio. In una parte d'Italia denominata "Motor Valley", dove il mito delle corse e delle prestazioni scorre nelle vene di un popolo di appassionati, Ducati sottolinea con orgoglio la sua vocazione di **ambasciatrice del "Made in Italy"** e rende omaggio al suo paese natale, da oggi e per sempre racchiuso nel nome della sua ultima Superbike.



Inconfondibilmente Ducati

Ogni minimo particolare della 1199 Panigale è un tributo alla leggendaria tradizione sportiva nella quale Ducati affonda le sue radici: i suoi componenti non sono soltanto **efficienti e funzionali**, ma anche **minimalisti, essenziali, splendidamente realizzati** fino a diventare opere d'arte motoristica.

Basta salire in sella alla 1199 Panigale e impugnarne il manubrio per avvertire lo spirito della competizione pura. La **testa di sterzo** finemente conformata con cavità create per la massima riduzione del peso evoca alla prima occhiata un'alta espressione della tecnica ingegneristica italiana.

Le **pompe radiali di freni e frizione**, il **blocchetto elettrico** ed il **comando gas elettronico** (parte integrante del **sistema Ride-by-Wire**) comunicano una sensazione di minimalismo e cura nei dettagli, ulteriormente amplificata dalla presenza del **telaio anteriore in magnesio** e dalla **strumentazione digitale in stile Ducati Corse**. Le migliorie apportate all'**ergonomia** a vantaggio del pilota sono immediatamente visibili e percepibili. La **quota sella-manubrio**, infatti, è stata accorciata di **30mm**, il **manubrio rialzato di 10mm** e **allargato di 32mm**. Anche le forme perfettamente scolpite del **serbatoio carburante in alluminio da 17 litri** contribuiscono alla perfetta integrazione pilota-mezzo meccanico.

Il **proiettore anteriore bifaro orizzontale** è vera parte integrante dei condotti di aspirazione frontali, conferendo alla nuova Superbike una vista anteriore eminentemente racing. Se l'illuminazione della 1199 Panigale è caratterizzata da **LED per le luci di posizione e lampade per i fari**, le versioni **1199 Panigale S e Tricolore sfoggiano invece un'illuminazione a LED integrale**, assoluta novità nel panorama motociclistico mondiale.

I **doppi gruppi ottici posteriori a LED** si avvolgono in maniera armoniosa intorno agli sfoghi d'aria presenti nel gruppo sella-codone e, accendendosi, creano un suggestivo effetto guida luce, esaltato dalle **luci stop**. Anche gli **indicatori di direzione posteriori ed anteriori sono a LED; questi ultimi integrati negli specchietti**, così come perfettamente integrata nel gruppo porta targa è la luce targa, anch'essa a LED.

I condotti di aspirazione anteriori alimentano per la maggior parte l'airbox, mentre un piccolo **parzializzatore** devia il flusso d'aria all'interno della carena per garantire anche l'efficace raffreddamento dell'elettronica di bordo.

L'elegante conformazione della sella e del codino sono messe in evidenza anche dal riposizionamento dell'**impianto di scarico** che sottolinea l'assetto aggressivo degno di una vera Superbike Ducati.



Tecnologia monoscocca

La ciclistica della 1199 Panigale rappresenta un passo avanti coraggioso e innovativo compiuto da Ducati nel settore del design motociclistico: **diversi componenti sono stati integrati per ricavarne un elemento unico, compatto e leggero, che esalta la postura del pilota perfezionando il triangolo ergonomico.** Sviluppata nell'ambiente iper-competitivo delle corse, la struttura monoscocca, estremamente compatta, integra l'airbox contribuendo in maniera fondamentale alla **riduzione del peso complessivo** di questa Superbike di ben **10kg**, portandolo ad un incredibile valore di riferimento per il settore pari a **164kg** a secco.

La compatta struttura monoscocca, fusa in alluminio per aumentarne le caratteristiche di resistenza, **utilizza il motore Superquadro come elemento strutturale** e contribuisce a **ridurre di ben 5kg il peso complessivo** della nuova moto. Il telaio monoscocca è fissato direttamente alla testa del motore e, nella parte anteriore, alloggia due boccole in alluminio nelle quali, a loro volta, sono inseriti i cuscinetti del canotto di sterzo. Oltre ad assolvere alla funzione classica di telaio, **il monoscocca funge anche da air-box** (al suo interno sono infatti alloggiati, oltre al filtro dell'aria, i corpi farfallati ed il circuito carburante completo di iniettori), sfruttano il fondo del **serbatoio in alluminio, alleggerito di 2,9kg rispetto a quello del 1198**, come coperchio di chiusura. Questo, per riuscire ancora una volta nell'impresa di utilizzare un solo componente per svolgere le funzioni di due.

Se per i cilindri è stata mantenuta la configurazione bicilindrica a L a 90° caratteristica di Ducati, la parte termica del nuovo motore **è stata ruotata all'indietro di altri 6° intorno all'albero motore**, consentire agli ingegneri di modificare l'equilibrio dei pesi tra anteriore e posteriore. Ciò consente inoltre una geometria di sterzo con **24,5° di inclinazione del canotto e 100mm di avancorsa.** Il **nuovo forcellone monobraccio**, interamente realizzato in fusioni d'alluminio, è fissato direttamente alla parte posteriore del motore ed **è più lungo di 39mm rispetto alla 1198**, contribuendo ad incrementare l'interasse a 1.437mm e portando la distribuzione dei pesi sulla 1199 Panigale dal 50/50 a **52% all'anteriore e 48% al posteriore** per un pilota di media corporatura.

Con l'impianto di scarico ora riposizionato sotto il motore, il **telaio posteriore** anch'esso fuso in lega di alluminio, è diventato considerevolmente più leggero e si fissa inoltre direttamente al motore Superquadro, mentre **il telaio anteriore** in magnesio, vero e proprio peso piuma, è direttamente collegato alla monoscocca e fornisce un solido appoggio per il proiettore, il cruscotto e il cupolino. Questa combinazione tra risparmio di peso e centralizzazione delle masse migliora in maniera sostanziale l'agilità complessiva del veicolo.



Sospensioni innovative

Nelle **1199 Panigale S** e **Tricolore** la tecnologia dei **Riding Mode Ducati** applicata alle regolazioni delle sospensioni, viene utilizzata **per la prima volta su modelli Superbike**: le due versioni sono infatti dotate del sistema **DES (Ducati Electronic Suspension) di Öhlins** sia all'anteriore che al posteriore. La **forcella anteriore Öhlins NIX30 da 43mm** e' regolabile elettronicamente in compressione ed estensione mentre la regolazione del precarico e' manuale. Il pacchetto elettronico è completato da un **ammortizzatore di sterzo regolabile**.

La **sospensione posteriore Öhlins TTX36** utilizza **tecnologia a doppio tubo TTX** per consentire la regolazione completamente separata del freno in compressione ed estensione riducendo il rischio di cavitazione in condizioni estreme. Il gruppo è interamente regolabile elettronicamente in compressione ed estensione mentre la regolazione del precarico molla è manuale.

La **gestione delle regolazioni delle sospensioni elettroniche** è possibile sia tramite i Riding Mode sviluppati dai piloti e collaudatori Ducati, sia in modalità indipendente, per consentire al pilota di personalizzare e salvare le proprie impostazioni. Le regolazioni digitali del freno idraulico vengono trasmesse da una centralina dedicata che pilota gli attuatori meccanici delle sospensioni.

La 1199 Panigale monta la **nuovissima forcella Marzocchi pressurizzata a steli rovesciati da 50mm superleggera con steli in alluminio anodizzato**. Testata da Marzocchi nelle più impegnative condizioni off-road, la nuova forcella in alluminio rappresenta una soluzione d'avanguardia per la 1199 Panigale, e consente un ulteriore alleggerimento pari a **1 kg** nel quadro di un progetto che ha richiesto uno sforzo innovativo estremo per centrare gli obiettivi di contenimento dei pesi fissati dagli ingegneri.

I **foderi forcella** nella colorazione **champagne opaca** alloggiavano **steli in alluminio con finitura anodizzata nera** e **piedini forgiati in alluminio** splendidamente conformati. Completamente regolabile nel freno idraulico in compressione ed estensione e nel precarico molla, la forcella presenta anche un **sistema idraulico pressurizzato** che, grazie alle necessità di utilizzare una minor quantità d'olio per ogni stelo rispetto ai sistemi tradizionali, contribuisce sensibilmente al raggiungimento di riduzione di peso inedito per componenti di questa tipologia. La **sospensione posteriore** è affidata ad un **monoammortizzatore Sachs** completamente regolabile.

Su tutti i modelli della 1199 Panigale, le forcelle presentano un **interasse di montaggio maggiorato**, tipico delle moto da corsa del Mondiale Superbike. Grazie a questo accorgimento, anche i dischi freno sono montati in posizione allargata consentendo un raffreddamento ottimale in ogni condizione di impiego.

Per la **sospensione posteriore** della 1199 Panigale è previsto il **montaggio laterale**, pratico e elegante. Questo posizionamento inedito rende il gruppo **perfettamente accessibile per le regolazioni del precarico molla e altezza da terra**. Inoltre l'intero sistema è stato concepito per consentire una regolazione del leveraggio ed ottenere così due diverse caratteristiche della sospensione posteriore: da "progressiva" per l'uso stradale con passeggero a bordo, a lineare ("flat"), idonea all'uso in pista, semplicemente variando il punto di fissaggio del bilanciere all'asta di reazione e la lunghezza dell'asta di reazione stessa (fissa in 2 posizioni). L'esecuzione di queste due operazioni consente quindi di variare le caratteristiche dinamiche della sospensione posteriore senza variare l'altezza sella e quindi l'assetto della moto. Per variare in maniera continua l'altezza da terra è sufficiente quindi operare sulla vite di registro presente sull'ammortizzatore posteriore (appositamente realizzato con interasse variabile)



Impianto frenante di nuova generazione

All'evoluzione della Superbike Ducati si accompagna un pari livello di sviluppo del sistema frenante. La 1199 Panigale è equipaggiata in esclusiva con le **nuove pinze Monoblocco Brembo M50**, caratterizzate dal loro design compatto, che consente un risparmio di peso pari a 0,5 kg totali di masse non sospese.

Le pinze, lavorate da un singolo blocco in lega, offrono maggiore rigidità e resistenza alla deformazione nelle frenate più estreme. L'incremento del rendimento idraulico che ne deriva non soltanto assicura un'efficienza frenante spettacolare, ma migliora anche la precisione e la sensibilità alla leva del freno. Le **doppie pinze Monoblocco Brembo hanno ciascuna quattro pistoncini da 30mm che lavorano su dischi da 330mm** garantendo un'eccezionale efficienza frenante.

ABS sportivo

La 1199 Panigale è dotata della più recente tecnologia ABS di impronta sportiva per consentire la piena integrazione con i tre Riding Mode preimpostati da Ducati. Il sistema, che sfrutta il processore di **ultima generazione 9ME Bosch**, **abilita l'applicazione integrale dell'ABS soltanto all'anteriore in modalità Race**, consentendo l'iniziale deriva del posteriore in frenata all'ingresso in curva durante l'uso in pista. È inoltre previsto un sofisticato **sistema di rilevamento del "sollevamento del posteriore"**, attivo in modalità Sport e potenziato in modalità Wet.

Senza nulla togliere alla sensibilità alla leva, queste caratteristiche avanzate riducono gli spazi di frenata ottimizzando la distribuzione della potenza frenante e garantendo un'ottima stabilità del veicolo. L'ABS avanzato, previsto come **optional sulla 1199 Panigale e 1199 Panigale S e parte della dotazione standard della 1199 Panigale S Tricolore**, può anche essere disattivato per mezzo della strumentazione del cruscotto.

Nuova progettazione di ruote e pneumatici

La 1199 Panigale monta **ruote a 10 razze di nuova progettazione**, con **cerchi da 3,5 pollici all'anteriore e 6,00 pollici al posteriore**, che consentono cambi di direzione ancora più rapidi e prestazioni migliorate in accelerazione e frenata. Le nuove **ruote rifinite in nero** garantiscono un risparmio di peso pari a 0,5kg rispetto alle versioni precedenti.

La 1199 Panigale S e la 1199 Panigale S Tricolore sfoggiano invece le **eleganti cerchi a 3 razze**, forgiate e lavorate alla macchina, realizzate da **Marchesini**. I cerchi neri con l'inconfondibile **bordino rosso**, leggerissimi, permettono un risparmio di peso pari a 0,4kg rispetto alle versioni precedenti.

Tutte le 1199 Panigale 'calzano' in esclusiva i nuovi pneumatici **Pirelli Diablo Supercorsa SP**, la versione stradale degli pneumatici utilizzati nel Campionato Mondiale Supertock 1000: **120/70 ZR17 all'anteriore e 200/55 x ZR17 al posteriore**, i più larghi mai montati su una Ducati Superbike stradale.

Progettato per mantenere **traiettorie precise in rettilineo e in curva**, lo pneumatico posteriore 200/55 x ZR17 massimizza efficacemente l'area di contatto e la velocità di piega, associando la larghezza da 200mm ad un profilo più elevato. I tecnici di Pirelli e Ducati hanno collaborato per arrivare ad una perfetta sinergia tra profili all'anteriore e posteriore, che garantisce un **feeling senza paragoni e una straordinaria agilità** direzionale in ingresso di curva, grazie alla nuova tecnologia monoscocca utilizzata per la ciclistica.



Gli pneumatici utilizzano strutture e mescole derivanti direttamente dall'esperienza Pirelli nel Campionato del Mondo Superbike, e sono caratterizzati da carcasse appositamente studiate per garantire rigidità nelle frenate estreme e spalle progettate per massimizzare l'area di contatto; inoltre, la doppia mescola del battistrada contiene nuovi polimeri che facilitano il riscaldamento rapido e il grip costante.

Tecnologia elettronica

Oggi, la **1199 Panigale** è il punto d'arrivo **dell'elettronica innovativa sviluppata da Ducati** e convalidata in pista. È dunque particolarmente indovinata la scelta di affidare l'organizzazione, gestione e visualizzazione dell'elettronica alla **strumentazione integrale TFT**, proposta per la prima volta nel settore motociclistico sulla Ducati Diavel e poi ulteriormente raffinata sulla **1199 Panigale**.

L'avanzatissimo pacchetto elettronico comprende una versione ulteriormente sviluppata del sistema **Ducati Data Analyser (DDA+)** e i **Ducati Riding Mode**, che ora riuniscono **ABS, Ducati Electronic Suspension (DES), Ducati Traction Control (DTC), Ducati Quick Shift (DQS), Engine Brake Control (EBC) Ride-by-Wire (RbW) integrale e strumentazione TFT (Thin Film Transistor)**.

La **1199 Panigale** prevede una versione più compatta del sistema **DQS (Ducati Quick Shift)**, proposto per la prima volta sulla 1198 SP. La sua incredibile potenza è valorizzata al massimo dal sistema ABS di impronta sportiva e dal sistema **Ducati EBC (Engine Brake Control)**, al suo debutto su questa moto, progettato per migliorare la stabilità in fase di decelerazione.

I Riding Mode Ducati

Introdotti per la prima volta sulla pluripremiata Multistrada nel 2010, i Riding Mode di Ducati hanno segnato un punto di svolta nel settore dell'ingegneria motociclistica, consentendo di scegliere fra tre modalità preimpostate per offrire un assetto perfettamente adattabile al pilota e alle condizioni ambientali. **Ciascun Riding Mode è programmato per variare istantaneamente il 'carattere' del motore e l'assetto delle sospensioni, oltre ai livelli di ABS, DTC e EBC, anche durante la guida.** Le modalità disponibili sono il risultato della combinazione di tecnologie dedicate estremamente avanzate.

Un sistema elettronico denominato **Ride-by-Wire (RbW)** utilizza diverse mappature per regolare l'erogazione di potenza, mentre il sistema **DES (Ducati Electronic Suspension) di Öhlins** offre differenti livelli di settaggio per la taratura automatica delle sospensioni della versione S e S Tricolore. **Il DTC (Ducati Traction Control) utilizza otto diversi livelli di interazione per massimizzare il controllo riducendo lo slittamento del retrotreno e il processore di ultima generazione del sistema ABS garantisce la massima efficienza anti-bloccaggio dei freni.** Infine, **l'EBC effettua il monitoraggio della decelerazione dell'albero motore nelle frenate estreme e regola l'apertura delle farfalle del sistema RbW per mantenere un'aderenza ottimale.**

Riding Mode Race:

Selezionando il Riding Mode Race, il pilota può contare su **195CV** di erogazione illimitata, con risposta diretta del RdW all'apertura del gas e, nella versione 'S', un assetto delle sospensioni specifico per la pista. La modalità Race riduce anche il livello di intervento del DTC, predisporre l'EBC per prestazioni agonistiche e l'ABS per l'attivazione al solo anteriore con riduzione del meccanismo anti-sollevamento del posteriore, riconfigurando istantaneamente il cruscotto secondo una visualizzazione orientata alla pista.



Riding Mode Sport:

Selezionando il Riding Mode Sport, il pilota può contare, su strada o in pista, su **195CV** di erogazione con risposta 'morbida' del RdW all'apertura del gas e, nella versione 'S', su un assetto delle sospensioni di tipo sportivo. Nella modalità Sport, il livello d'intervento del DTC è leggermente superiore, l'EBC è predisposto per prestazioni sportive e l'ABS per l'attivazione sia all'anteriore che al posteriore con potenziamento del meccanismo anti-sollevamento del posteriore.

Riding Mode Wet:

Il Riding Mode Wet mette a disposizione del pilota, su strada o in pista, **120CV** di erogazione con risposta 'morbida' del RdW all'apertura del gas, livello superiore d'intervento del DTC, ECB adeguato alle condizioni ambientali, DQS disattivato, ABS completamente attivato e, nella versione 'S', un assetto delle sospensioni ottimizzato per condizioni di scarso grip.



Strumentazione TFT

La strumentazione della 1199 Panigale porta al livello superiore il rivoluzionario cruscotto TFT (Thin Film Transistor) creato da Ducati: l'unità, di pura derivazione sportiva, applica la più avanzata tecnologia nel campo della visualizzazione dati. La configurazione del **display a colori è variabile e si adatta automaticamente al Riding Mode selezionato**, per garantire la massima chiarezza delle informazioni a seconda delle condizioni ambientali, arrivando addirittura ad invertire i colori dei caratteri e dello sfondo in caso di visibilità critica.

Il nuovissimo cruscotto ad alta definizione visualizza i giri/min nell'intervallo 1000-12000 su un indice che compie un angolo di 90° all'estremità superiore sinistra dello schermo principale, aggiungendo barre luminose alla visualizzazione in maniera incrementale man mano che aumenta la velocità del motore, e ingrandendo una ad una le principali cifre dell'indice (da 1 a 12) quando viene raggiunto il valore corrispondente. Durante i primi 1000km di rodaggio, **l'area arancione dell'indicatore di giri si riduce automaticamente** dal valore normale di 10.500 al valore inferiore di 6.000 giri/min. Una volta terminata la fase di rodaggio, l'area arancione si riporta automaticamente nel suo range normale da 10.500-11.500 giri/min, ma in fase di riscaldamento del motore, è programmata per partire da 8.000 giri/min, passando poi a 9.000 per stabilizzarsi infine sull'impostazione standard da 10.500 giri/min al raggiungimento della temperatura di regime del motore.

Nella parte inferiore del display, da sinistra a destra, sono visibili lo stato attuale e/o le impostazioni dei Riding Mode, ABS (se previsto), DTC, DQS e EBC, mentre nella parte destra dello schermo è presente un indicatore marce ad alta leggibilità con visualizzazione da N a 6; l'orario è invece visibile nell'angolo superiore sinistro del display.

Nei **Riding Mode "Road" e "Wet"**, **la velocità del veicolo diventa protagonista** e viene visualizzata a cifre ingrandite in una posizione centrale sul display, mentre due riquadri di "informazioni supplementari" sottostanti offrono indicazioni di default sul chilometraggio totale, a sinistra, e temperatura del liquido di raffreddamento motore, a destra. È possibile scorrere le visualizzazioni sia a sinistra che a destra durante la marcia, evidenziando le percorrenze parziali 1 e 2 e la percorrenza in riserva nel box informativo di sinistra con il pulsante di scorrimento verso l'alto posto sul blocchetto elettrico, e il consumo istantaneo e medio, la velocità media, la durata viaggio, e la temperatura aria nel box informativo di destra con il pulsante di scorrimento verso il basso.

Nel **Riding Mode "Race"**, il display si riconfigura automaticamente, spostando la visualizzazione della velocità del veicolo, ora meno importante, nel box informativo inferiore di sinistra e facendo **spazio per l'ultimo tempo sul giro**, visualizzato a grandi cifre in posizione centrale sul display. Una volta attivata, la funzione tempo sul giro è gestibile manualmente con il pulsante di lampeggio proiettori posto sul blocchetto elettrico oppure automaticamente con il nuovo DDA+ con funzione GPS.

A moto ferma, il display della 1199 Panigale funge anche da **quadro comandi altamente fruibile**, consentendo di personalizzare e poi salvare le impostazioni di ABS, EBC, DES, DTC, DQS e RbW all'interno di ciascun Riding Mode. Oltre alla visualizzazione degli ultimi 30 giri registrati, per ogni registrazione sono indicati il numero del giro e la velocità e regime massimo raggiunti durante il giro stesso.



Icone fisse poste sul lato sinistro del display principale, organizzate dall'alto verso il basso, fungono da indicatori della freccia sinistra, abbaglianti, ABS disattivato e folle, mentre le icone sul lato destro, dal basso verso l'alto, corrispondono alla freccia destra, pressione dell'olio, riserva carburante ed elettronica motore. Sono previste inoltre icone di conto alla rovescia che compaiono sul display per ricordare le scadenze di manutenzione programmata. Una striscia di luci rosse che partendo dai margini destro e sinistro attraversa la parte superiore del cruscotto **si illumina con andamento incrementale crescente per segnalare il fuorigiri**: un primo segmento pari al 25% in corrispondenza di 10.500 giri/min, 50% a 10.700, 75% a 10.900 e 100% al congiungimento delle due strisce con lampeggio della barra superiore centrale. Sotto la barra di indicazione del fuori giri in posizione superiore centrale si trova una seconda barra che si illumina di luce arancione in fase di interazione del DTC.

Ducati Data Analyser+ (DDA+)

Il Ducati Data Analyser (DDA) - comprensivo di software oggi anche Mac-compatibile e di una scheda USB di recupero dati - consente di valutare le prestazioni di moto e pilota, presentando graficamente specifici canali di dati.

DDA+ rappresenta l'ultima generazione del Ducati Data Analyser **e introduce la funzione GPS che registra automaticamente i tempi sul giro ogniqualvolta la 1199 Panigale taglia la linea del traguardo in un circuito**. Quando il pilota, tagliando il traguardo, preme il pulsante di lampeggio proiettori, il sistema altamente innovativo registra le coordinate relative a tale posizione e provvede poi a registrare ogni tempo sul giro successivo al completamento delle varie tornate.

DDA+ fa parte della dotazione standard della versione Tricolore ed è disponibile per la 1199 Panigale e la Panigale S come accessorio plug-and-play di Ducati Performance.

Il DDA, **strumento essenziale sulle moto da corsa**, consente di registrare numerosi canali di dati tra cui apertura del gas, velocità del mezzo, regime del motore, marcia selezionata, temperatura del motore, distanza percorsa, giri e tempi sul giro. E' stato introdotto un nuovo canale dedicato per la registrazione dell'indice DTC, presentandolo come una traccia grafica che mostra l'entità dell'interazione da parte del DTC in fase di slittamento del posteriore. Dopo un giro in moto o una sessione in pista, i dati sono scaricabili per confrontare e analizzare nei minimi dettagli le prestazioni di pilota e moto.

Ducati Electronic Suspension (DES)

Le versioni S della 1199 Panigale sono equipaggiate con sospensioni Öhlins dotate dell'innovativo sistema DES (Ducati Electronic Suspension). Questa nuova tecnologia **consente la regolazione automatica del freno idraulico in estensione e compressione, sia tramite i Riding Mode sviluppati dai piloti e collaudatori Ducati, sia in modalità indipendente, per consentire al pilota di personalizzare e salvare le proprie impostazioni**. Le regolazioni digitali del freno idraulico realizzate per mezzo della strumentazione del cruscotto vengono trasmesse da una centralina dedicata che pilota gli attuatori meccanici delle sospensioni.



Ducati Traction Control (DTC)

Il sistema DTC, un grande successo Ducati, è stato ulteriormente **perfezionato per la 1199 Panigale** e completamente integrato nel pacchetto dell'elettronica di tutte le versioni. Sfrutta la logica software messa a punto per i modelli Ducati Corse utilizzati nei Campionati del Mondo MotoGP e Superbike e consente di scegliere tra **otto profili**, sviluppati da un team di piloti e collaudatori professionisti.

Il sistema, accessibile dal blocchetto elettronico posto a sinistra e visualizzabile sulla nuova strumentazione TFT, **consente di scegliere tra gli otto profili disponibili**: ciascuno di essi è stato programmato per offrire un valore di tolleranza allo slittamento del posteriore da uno a otto. Se il livello otto aiuta ad acquisire sicurezza, attivandosi al minimo rilevamento di slittamento con un elevato grado di interazione, il livello uno, riservato a piloti molto esperti, è caratterizzato da maggior tolleranza e quindi da minimo intervento. Il sistema DTC e il livello selezionato sono costantemente visualizzati sulla strumentazione, per ricordare al pilota qual è l'attuale livello di interazione in seguito a una modifica del Riding Mode selezionato.

Una volta selezionato un profilo adatto alle condizioni della strada o della pista e commisurato allo stile di guida, **sensori posti sulle ruote anteriore e posteriore effettuano comparazioni del differenziale di velocità** per rilevare interruzioni della trazione posteriore (slittamento o wheel spin). Il DTC sceglie poi la miglior combinazione tra due diversi tipi di correzioni elettroniche istantanee, calcolate in base a dati provenienti da fonti multiple.

La prima fase di interazione "leggera" del sistema viene gestita da un software ad alta velocità che realizza correzioni elettroniche istantanee della fasatura di accensione, determinando diversi valori di ritardo dell'accensione per ridurre l'erogazione di coppia del motore.

Se il software del DTC rileva che la prima fase di interazione "soft" del sistema risulta insufficiente a **controllare lo slittamento**, esso continua a ritardare l'accensione e ordina alla centralina di comando del motore di attivare una procedura di taglio dell'iniezione ad incremento costante, fino al taglio dell'iniezione completo, se richiesto.

Durante entrambe le fasi di interazione, una spia arancione, situata entro il campo visivo periferico del pilota lungo il margine superiore del cruscotto, si **illumina per segnalare l'attivazione del DTC**. Man mano che il sistema rileva che il differenziale di velocità tra le due ruote si va gradualmente riequilibrando, esso ripristina in maniera incrementale la mappatura originale. Questo ripristino 'morbido' e attentamente programmato dell'erogazione è il segreto del **funzionamento eccezionalmente fluido del sistema**.



Ducati Quick Shift (DQS)

Ducati, a partire dalla 1198 SP del 2011, ha incluso per la prima volta nella dotazione standard delle proprie moto di produzione il cambio elettronico Ducati Quick Shift (DQS). La 1199 Panigale riprende questa stessa tecnologia rendendola ancora più compatta. Solitamente impiegato nelle competizioni, ***il dispositivo consente di inserire le marce senza l'utilizzo della frizione e mantenendo il gas aperto, facendo risparmiare preziose frazioni di secondo e contribuendo in maniera significativa a ridurre i tempi sul giro.*** Il sistema DQS, oltre a minimizzare i tempi di cambiata, favorisce un flusso d'aria ininterrotto attraverso i corpi farfallati durante l'intero processo di passaggio a marce superiori.

Il sistema comprende un microinterruttore integrato nel cinematismo della leva del cambio che, in corrispondenza dell'azionamento del cambio per le cambiate in salita, invia un segnale alla centralina di controllo motore. La centralina, in base all'analisi di parametri come la marcia, i giri motore ed il valore di apertura dell'angolo farfalla, interviene tagliando sia accensione che iniezione per un intervallo di tempo dell'ordine dei millesimi di secondo. Questa interruzione della trazione calcolata elettronicamente permette di ***cambiare marcia senza dover intervenire sulla frizione o chiudere il comando del gas.***

Engine Brake Control (EBC)

L'ultimo dispositivo sviluppato da Ducati per una moto di produzione è ***l'EBC (Engine Brake Control)***. Il sistema è stato messo a punto da Ducati Corse per aiutare i piloti ad ottimizzare la stabilità dei veicoli ***in condizioni estreme di ingresso in curva***, nelle competizioni dei campionati del mondo MotoGP e Superbike, bilanciando le forze di coppia positive e negative alle quali è sottoposto lo pneumatico posteriore in condizioni di applicazione intensiva del freno motore. L'EBC effettua il monitoraggio della posizione della farfalla, della marcia selezionata e della decelerazione dell'albero motore durante le frenate estreme, e regola con precisione le aperture del gas del sistema RbW per equilibrare le forze di coppia applicate allo pneumatico. L'EBC è dotato di un sistema operativo a tre livelli accessibile dal cruscotto della 1199 Panigale e integrato automaticamente nei suoi tre Riding Mode per assistere ulteriormente il pilota in maniera straordinariamente efficiente.



"SUPERQUADRO": IL NUOVO MOTORE DUCATI PER LA 1199 PANIGALE

Standard di riferimento estremo

Si chiama **Superquadro** ed è l'ultimo nato tra i motori Ducati. Si tratta di un **propulsore completamente nuovo, dedicato alla nuova 1199 Panigale** e destinato a superare l'attuale standard tecnologico ed ingegneristico per aprire la strada alla Superbike del futuro. La sua **progettazione senza compromessi** si combina con **l'innovazione e la genialità italiana** che, da sempre, caratterizza Ducati. Il risultato ha permesso di ottenere un nuovo riferimento nel segmento più estremo e competitivo, quello delle supersportive, orgoglio e immagine della prestigiosa storia motoristica delle Superbike Ducati.

Ai progettisti Ducati, incaricati di creare il motore Superbike di ultima generazione per la Ducati 1199 Panigale, era stato dato un obiettivo decisamente impegnativo: **incrementare potenza, coppia e fruibilità, riducendo al tempo stesso il peso complessivo del veicolo e i costi di manutenzione programmata**. Gli ingegneri hanno avuto carta bianca e sono stati incoraggiati a pensare fuori dagli schemi: è così che l'impossibile è diventato possibile e, nonostante l'ambizioso target, tutte le richieste sono state soddisfatte.

Nell'innovativo motore **Superquadro** (così chiamato per il **rapporto esasperato tra alesaggio e corsa corta**), la potenza è stata incrementata fino a **195CV**, valore di riferimento assoluto per un bicilindrico di produzione, mentre **la coppia** è stata portata a **13.5kgm** e, grazie ai **Riding Mode** a disposizione del pilota, **sarà possibile dosarne l'erogazione** in base a stile e condizioni di guida. Il motore è stato costruito in maniera tale da consentire una **drastica riduzione del peso** complessivo del veicolo. Ducati, sempre alla ricerca della perfezione prestazionale, è inoltre riuscita ad allungare gli **intervalli di manutenzione** portandoli a **24.000km**.

Rispetto ai precedenti propulsori, soltanto la leggendaria **configurazione bicilindrica a L a 90°** - ideata a suo tempo dall'Ing. Fabio Taglioni - e il **comando Desmodromico delle valvole**, sono stati mantenuti: **tutto il resto è completamente inedito**.

Architettura del motore

Il motore è stato pensato come **elemento strutturale del telaio**, e pertanto, la sua architettura è stata completamente rivista per garantire la miglior progettazione possibile in termini di **conformazione, distribuzione del peso e robustezza**. I cilindri, sempre disposti a 90° l'uno rispetto all'altro, sono stati **ruotati all'indietro di altri 6°** intorno ai carter del motore, fino ad ottenere un **angolo di 21° tra il cilindro anteriore e il piano orizzontale**. Ciò ha consentito di collocare **il motore più avanti di 32mm**, per **migliorare la distribuzione dei pesi** tra l'anteriore e il posteriore ed ottenere il **perfetto posizionamento dei punti d'attacco delle teste nel telaio monoscocca** del 1199 Panigale.

I carter del motore, ottenuti per pressofusione sottovuoto grazie alla **tecnologia Vacural®** che garantisce massimo risparmio di peso, spessori delle pareti omogenei e resistenza meccanica superiore, sono modellati in maniera tale da **incorporare la camera d'acqua attorno alle canne del cilindro**. Il motore Superquadro **è dotato di canne riportate in alluminio con rivestimento nicasil**, inserite nei fori di alloggiamento del basamento durante le fasi iniziali di montaggio. Questa progettazione consente di **fissare la testa direttamente sul carter**, coniugando le necessità di **rigidezza della struttura** del motore con un



vantaggio notevole in termini di **compattezza dimensionale** dello stesso. Le canne con le loro pareti sottili rendono inoltre possibile un **efficace scambio termico** con il refrigerante che scorre lungo le pareti.

I coperchi frizione, quelli delle teste e la coppa olio sono tutti ottenuti per fusione in **lega di magnesio**, al fine di garantire il minimo peso del motore pur garantendo la voluta resistenza meccanica.

Oltre che per la presenza delle canne, i carter del motore si distinguono per l'impiego di **bronzine di banco dell'albero motore**, prima utilizzate esclusivamente nel propulsore Ducati Desmosedici RR. L'eliminazione dei cuscinetti a sfere ha consentito **di incrementare il diametro dei perni di banco dell'albero motore**, permettendo contemporaneamente un aumento della sezione del basamento nella zona circostante i supporti di banco, in modo da **massimizzare la rigidità e la resistenza meccanica** adeguandola all'erogazione di potenza estrema del Superquadro. **La lubrificazione dei perni di banco** avviene mediante **olio in pressione** immesso attraverso opportune canalizzazioni interne del basamento. In questo modo si assicura l'efficiente lubrificazione del nuovo albero motore, seguita da un rapido recupero dell'olio grazie ad un nuovo componente Ducati, **una pompa a lobi che mette in depressione il vano imbiellaggio** come nei motori utilizzati per le competizioni MotoGP.

La pompa è movimentata da un **albero trascinato da una cascata di ruote dentate** realizzate in uno **speciale tecno-polimero ad alta resistenza** e mantiene la zona del carter motore sottostante i pistoni in condizioni controllate **di depressione costante, riducendo la resistenza** che l'imbiellaggio incontra nel suo moto rotatorio a regimi molto elevati ed assicurando **un'efficace recupero dell'olio** di lubrificazione in qualsiasi condizione di utilizzo del motore.

Dimensionamento estremo

Nel calcolare la configurazione ottimale per ottenere una trasformazione epocale dell'erogazione di potenza del bicilindrico a L, gli ingegneri di Ducati e Ducati Corse hanno **incrementato la velocità del motore** e ne hanno **migliorato la fluidodinamica** grazie ad un incredibile **alesaggio e corsa da 112mm x 60.8mm**. Uno studio approfondito condotto su potenza e guidabilità ha permesso di raggiungere un'erogazione da **195CV a 10.750giri/min e una coppia da 13.5kgm a 9.000giri/min**. Il nuovo rapporto alesaggio/corsa **da 1.84:1** incrementa brillantemente i giri grazie alla **corsa ultracorta dell'albero motore**, e la **maggior superficie del pistone** consente una maggiorazione dei diametri delle valvole. Se comparate al motore 1198 Testastretta Evoluzione, le valvole di aspirazione sono state infatti portate **da 43.5 a 46.8mm** e quelle di scarico **da 34.5 a 38.2mm**.

La combinazione di **diametri valvola molto grandi e regimi elevati**, introduce sollecitazioni inerziali notevoli. Per controllare questo aspetto e **garantire la corretta affidabilità** del sistema, le valvole di aspirazione sono realizzate in una **speciale lega di titanio**, prerogativa fino ad oggi solo delle versioni "R" dei motori Ducati.

Le nuove valvole sono comandate da **bilancieri di derivazione sportiva, 'superfiniti'** per ridurre l'attrito e aumentare la resistenza a fatica e **rivestiti con un coating speciale (PLC)** originariamente messo a punto per **applicazioni aerospaziali**.

L'origine racing dei pistoni del Superquadro è evidente nel **fondello con doppia travatura**, concepito per combinare massima resistenza e rigidità, consentendo di ridurre le superfici di spinta del pistone stesso, a favore di un maggior contenimento degli attriti. Grazie alla tecnologia sviluppata da Ducati Corse,



questa progettazione consente ai **pistoni dal diametro di 112mm** di operare in maniera affidabile a regimi molto elevati.

L'elevata portata di aria e benzina che il motore è in grado di elaborare, grazie alla maggiorazione del diametro delle valvole di aspirazione, viene opportunamente garantita dai **nuovi corpi farfallati** di sezione ovale, che rispetto al motore 1198 Testastretta Evoluzione sono stati portati da un diametro equivalente di 63.9 fino ad un **impressionante 67.5mm**. I corpi farfallati vengono comandati mediante un sistema full **Ride-by-Wire** in modo indipendente uno dall'altro e sono dotati di **2 iniettori ciascuno**: il primo disposto sotto la farfalla e destinato ad alimentare il motore nelle condizioni di utilizzo a basso carico, il secondo, disposto sopra la farfalla, viene attivato quando al motore si richiede di esprimere le maggiori performance.

Potenza pulita

Dopo aver centrato l'obiettivo di migliorare la respirazione del motore, i progettisti del Superquadro si sono concentrati sulla sfida successiva: realizzare una calibrazione motore che permetta di **combinare in modo ottimale l'erogazione di elevate prestazioni ed un funzionamento regolare ottenuto riducendo la dispersione ciclica della combustione**. Per ottenere questo risultato, Ducati ha introdotto un sistema di aria secondaria che assicura il completamento dell'ossidazione degli idrocarburi incombusti, **riducendo efficacemente i livelli di HC e CO**. Il sistema viene controllato da una valvola elettronica comandata dalla centralina motore, e viene attivata in funzione di specifiche condizioni di funzionamento del motore. Questa valvola permette di immettere nel condotto di scarico di ogni testa (in una posizione appena a valle della valvola di scarico) un flusso d'aria pulita proveniente direttamente dall'airbox. Una seconda valvola a lamella, collocata nella testa motore, rende unidirezionale questo flusso. L'immissione controllata di ossigeno permette di completare la combustione dei gas caldi in uscita, **eliminando eventuali frazioni di carburante incombusto** che in determinate condizioni possono raggiungere lo scarico.

Irrinunciabile Desmo

Un motore tanto estremo sottolinea ancora di più **il carattere irrinunciabile del sistema Desmodromico** utilizzato in esclusiva da Ducati. Viste le alte velocità alle quali opera il Superquadro e le dimensioni maggiorate delle valvole, i bilancieri non riuscirebbero a seguire i profili di chiusura spinti delle camme se si affidassero a comuni molle. Nel sistema Desmo invece, **le valvole vengono chiuse meccanicamente** con una tecnica e una precisione analoghe a quelle della fase di apertura, consentendo di realizzare i profili delle camme più spinti e fasature 'estreme' che permettono il raggiungimento delle prestazioni target richieste al progetto. **Questo sistema, utilizzato su tutti i modelli Ducati, dimostra la sua validità anche sulle Superbike e le Desmosedici MotoGP di Ducati Corse.**

Il potere della precisione

L'esigenza di dover **comandare le valvole maggiorate con il sistema Desmodromico**, estremamente preciso, ha spinto i progettisti a sostituire l'originale trasmissione a cinghia, già montata sulla prima Ducati Pantah nel 1979, con una configurazione **mista a catena e ingranaggi**. Una catena a bussole di tipo tradizionale collega l'albero motore ad una ruota di rinvio montata sulla testa. La ruota presenta una doppia dentatura: quella che riceve il moto dalla catena e quella che trasmette il moto alle due ruote dentate fissate rispettivamente sugli alberi a camme di aspirazione e scarico. Il posizionamento degli ingranaggi alle estremità degli alberi a camme è variabile all'interno di asole di regolazione per la massima precisione di fasatura. La distribuzione a catena consente quindi un'efficiente trasmissione del moto tra albero motore e



rinvio alberi a camme e, grazie alla regolazione automatica del tensionamento, **garantisce affidabilità costante e riduzione dei costi di manutenzione ordinaria.**

All'estremità dell'albero a camme di scarico di ogni testa è collocato un **decompressore centrifugo**. In fase di avviamento, il dispositivo permette di modificare il profilo del lobo di apertura dell'albero a camme, determinando una leggera alzata della valvola in grado di scaricare parte della miscela contenuta nella camera di combustione durante la fase di compressione del motore. Tale effetto permette quindi di **ridurre la resistenza offerta al moto del pistone nella fase di compressione**. Una volta avviato il motore, l'incremento dei giri e la relativa forza centrifuga modificano la configurazione del dispositivo, annullando quindi l'effetto di alzata valvola e riportando il motore nelle normali condizioni di funzionamento.

Questo ingegnoso dispositivo **facilita l'avviamento del motore Superquadro** senza dover ricorrere ad una batteria più potente ed a un motorino d'avviamento di grandi dimensioni, e ciò ha consentito di ridurre il peso complessivo del veicolo di circa 3,3kg. Questo sistema sottolinea ulteriormente lo **sforzo sinergico** compiuto da ingegneri e progettisti alla **ricerca esasperata del risparmio di peso.**

Nuova trasmissione

Gli ingegneri Ducati hanno **sfruttato al meglio la massima libertà progettuale** che era stata loro concessa, **incrementando la quota d'interesse degli alberi del cambio a sei marce** e consentendo l'utilizzo di ruote dal diametro maggiorato e di resistenza superiore per la trasmissione della potenza erogata. La **frizione a bagno d'olio** è una novità per una Superbike Ducati al vertice della gamma. La progettazione della **frizione**, molto simile rispetto ai modelli Multistrada e Diavel, prevede un sistema ad **asservimento progressivo** che permette di incrementare il carico sui dischi senza penalizzare lo sforzo alla leva richiesto al pilota per il disimpegno della frizione. Questo risultato coniuga in modo ottimale il requisito di trasmissione **di coppie elevate ed un ottimo confort** per il pilota. In condizioni di guida sportiva, con scalate repentine e forti trasferimenti di freno motore, lo stesso meccanismo riduce la pressione sui dischi della frizione, consentendole di lavorare nella modalità **antisaltellamento** di pura derivazione sportiva, che contrasta la perdita di stabilità del retrotreno durante le scalate aggressive offrendo il vantaggio di **un ottimo controllo in staccata.**

Perfezione prestazionale

La competizione rappresenta da sempre per Ducati un'arena dove **misurarsi e raccogliere sfide**, uno strumento di disciplina per i progettisti e la base motivazionale di una casa costruttrice per la quale la tensione costante verso la vittoria è diventata una filosofia di vita. Il Superquadro è **il motore bicilindrico di produzione più potente del pianeta**, destinato ad equipaggiare la nuova Ducati 1199 Panigale all'insegna dell'assoluta perfezione prestazionale.

Versioni 1199 Panigale

La **1199 Panigale** è disponibile nella **configurazione standard** con ABS optional e nuova forcella Marzocchi in alluminio da 50mm con monoammortizzatore Sachs al posteriore, ammortizzatore di sterzo Sachs, DTC, DQS, EBC e RbW integrati nei Riding Mode Ducati.

La **1199 Panigale S** è anch'essa disponibile con ABS optional ed è dotata di forcella elettronica Öhlins da 43mm con ammortizzatore di sterzo regolabile Öhlins e monoammortizzatore elettronico Öhlins TTX al



posteriore, oltre all'ammortizzatore di sterzo regolabile, anch'esso Öhlins. Il modello prevede inoltre cerchi Marchesini superleggeri, forgiati e lavorati alla macchina, parafrangente anteriore in carbonio, gruppo ottico full LED e un "kit add-on" che consiste in due appendici aerodinamiche da applicare alle estremità del cupolino per migliorare la protezione del pilota ed il coefficiente di penetrazione aerodinamica, alla ricerca della massima velocità. La 1199 Panigale S è inoltre dotata di DES che si aggiunge all'ABS elettronico integrale (optional), DTC, DQS, EBC and RbW, riuniti nei Riding Mode Ducati.

È stata infine creata una versione **1199 Panigale S Tricolore** per celebrare l'arrivo della Superbike di ultima generazione, dotata di ABS standard, che sfoggia orgogliosamente i colori rosso, bianco e verde della bandiera italiana. Il modello esclusivo è fornito con la stessa dotazione della versione S e in più, l'avanzatissimo DDA+ con funzionalità GPS per tempi sul giro e kit silenziatori racing in titanio di Ducati Performance.



DUCATI 848^{EVO} - MY 2012

La Ducati **848^{EVO}**, rappresenta la massima evoluzione della Superbike Ducati di media cilindrata, il primo passo per chi vuole avvicinarsi, nel modo più **emozionante e sicuro**, al mondo delle Supersportive Ducati. Il 2012 segna l'arrivo di una versione speciale, l'**848^{EVO} Corse Special Edition** equipaggiato **di serie con il Ducati Traction Control, Ducati Quick Shift, sospensione posteriore Öhlins** e dischi freno da 330mm il tutto coronato da una **livrea con i colori ufficiali di Ducati Corse**.

Il "trattamento EVO" applicato alla 848 si è concretizzato in un **incremento di potenza di ben 6 CV**, che ha portato così a **140 (103kW) i cavalli disponibili** per questo modello. Altrettanto significativa è stata **l'evoluzione della coppia**, che arriva a **10kgm**, garantendo un'erogazione ancora più precisa, fluida ed estremamente godibile. La combinazione tra la leggendaria ciclistica 'peso piuma' della 848 (168Kg) e l'efficace tecnologia delle pinze Monoblocco Brembo, offrendo prestazioni frenanti assolutamente impensabili e capaci di offrire un **nuovo riferimento assoluto nella categoria**.

Gli elementi iconici delle moto Campioni del Mondo, come i **doppi silenziatori sotto-sella e il forcellone monobraccio, il telaio a Traliccio, le linee eleganti della carena racing e l'ammortizzatore di sterzo**, sono stati tutti mantenuti in quanto parti integranti del 'DNA' della 848, tuttavia gli ingegneri Ducati sono riusciti a proporre specifiche ancora più avanzate per garantire **prestazioni di guida esemplari sia per affrontare il traffico cittadino che per godere la potenza e l'agilità di questa moto in pista**.

La **848^{EVO} MY2012** mantiene la tradizionale colorazione rosso Ducati, con telaio rosso e ruote nere, **il bianco "white artic"** con telaio e cerchi in rosso e la versione **"dark stealth"**, con telaio nero racing e ruote nere. Novità del MY2012 è l'**848^{EVO} Corse Special Edition, con livrea rossa, bianca e nera con telaio rosso e cerchi neri**.

Il motore 848 Testastretta Evoluzione

La 848^{EVO} è spinta da un motore Desmodromico Bicilindrico a L raffreddato a liquido che **eroga 140CV** (103kW) a 10.500 giri/min e una coppia da 72.3lb-ft (10kgm) a 9.750 giri/min, per brillanti accelerazioni.

Con un **alesaggio e corsa da 94mm x 61,2mm**, i cilindri 'respirano' ciascuno grazie a 4 valvole alimentate da condotti di aspirazione ridisegnati e corpi farfallati ellittici di tipo racing, di diametro equivalente a 60mm.

Il cielo del pistone e la camera di combustione sono stati progettati per ottimizzare l'efficienza di combustione e portare il rapporto di compressione è di 13.2:1, a tutto vantaggio della potenza, mentre gli **alberi a camme**, offrono un'alzata valvola di 13mm e una fase di aspirazione pari a 257°.

Il motore ad alto rendimento, dotato di iniezione e accensione elettronica Marelli, comprende un impianto di **scarico alleggerito** progettato secondo una configurazione 2-1-2 con catalizzatore e sonde lambda, ora portate a due per garantire una mappatura precisa dell'alimentazione e la conformità alle norme **Euro3**. L'impianto di scarico è completato dagli esclusivi doppi silenziatori sotto-sella Ducati, che diffondono l'inconfondibile voce del Desmo L-Twin a 90°.



L'avanzatissimo motore 848 è stato il primo propulsore di una Superbike Ducati dotato di ***carter del motore prodotti per pressofusione sotto vuoto con tecnologia Vacural®***, un processo costruttivo che consente un significativo risparmio di peso, oltre ad assicurare spessori delle pareti sempre costanti e maggior resistenza.

Telaio

Nell'accurato lavoro di sviluppo di telaio e sospensioni dell' ***848^{EVO}***, particolare attenzione è stata dedicata alle prestazioni. L'obiettivo era quello di ridurre il peso in maniera sostanziale, garantendo la robustezza e rigidità necessarie a gestire i potentissimi motori Testastretta Evoluzione.

Sviluppato in collaborazione con lo staff tecnico di Ducati Corse, il leggerissimo telaio a Traliccio è caratterizzato da sezioni di tubo del diametro di 34mm con spessore del materiale di 1,5mm

Il ***telaio anteriore in magnesio*** contribuisce ulteriormente alla ***riduzione del peso***. Costruito in modo da assicurare anteriormente un supporto rigido e sicuro per il gruppo ottico, cruscotto e carena, questo telaio riduce il peso in posizione elevata e frontale, migliorando ulteriormente la controllabilità globale della moto.

La doppia tecnica costruttiva applicata al ***forcellone monobraccio*** di colore nero prevede di utilizzare, per la realizzazione dei principali componenti operativi, fusioni singole in alluminio, per garantire sufficiente resistenza nei punti di fulcro, mozzi ruota e articolazioni delle sospensioni, completando poi la costruzione con elementi realizzati in lamiere imbutite in alluminio per dar luogo a un unico componente magnificamente costruito.

Il risparmio di peso sulla ruota anteriore di tutti i modelli Superbike riduce in maniera sostanziale il momento di inerzia, rendendo più agevoli i cambi di direzione e potenziando le prestazioni in accelerazione e frenata. Il ***848^{EVO}*** monta cerchi ***a 5 razze a Y*** con finitura in nero che montano pneumatici ***Pirelli Diablo Supercorsa SP*** da 120/70 ZR17 all'anteriore; il pneumatico posteriore invece è ***180/55 ZR17***

L'***848^{EVO}*** monta una ***forcella Showa*** da 43mm interamente regolabili con attacchi radiali delle pinze, che consentono di 'sentire' perfettamente la strada e aiutano il pilota ad acquisire sicurezza e controllo grazie anche all'ammortizzatore di sterzo che garantisce una estrema stabilità sull'avantreno.

Il leggerissimo telaio a Traliccio e il forcellone monobraccio hanno consentito di realizzare un ***cinematismo della sospensione posteriore più compatto e di minor peso***, con punti di attacco inferiori separati per il puntone e il ***monoammortizzatore***. Questa configurazione 'a tandem' riduce in maniera efficace le sollecitazioni nella zona di attacco del cinematismo del telaio a Traliccio. Il sistema di leveraggio, estremamente efficiente, è associato a un monoammortizzatore ***Showa interamente regolabile***.

Per il MY 2012, l'***848^{EVO} Corse Special Edition*** alza ulteriormente il livello delle performance grazie ad un monoammortizzatore ***Öhlins interamente regolabile***.

Impianto frenante di ispirazione racing

Le Superbike Ducati sono famose da sempre per le incredibili prestazioni frenanti ***derivate direttamente dall'esperienza in pista***.



La leggerissima **848^{FVO}** offre una frenata progressiva e potente, derivata dall'esperienza di pista, grazie ad una formula collaudata che comprende **doppie pinze Brembo ad attacco radiale**. Le **pinze Monoblocco Brembo** lavorate da un singolo blocco in lega, offrono maggiore rigidità e resistenza alla deformazione nelle frenate più estreme. L'incremento del rendimento idraulico che ne deriva non soltanto determina una potenza frenante spettacolare, ma migliora anche la precisione e sensibilità alla leva del freno. Le doppie pinze Monoblocco hanno ciascuna **4 pistoncini da 34mm che lavorano su dischi da 320mm**.

La **848^{FVO} Corse Special Edition** può contare su un sistema frenante di altissimo livello, grazie ai **dischi sovradimensionati da 330mm**.

Carena aerodinamica

Accuratamente progettata per garantire l'efficienza aerodinamica e avvolgere le eleganti linee del telaio, la carena dei modelli Superbike consente al pilota di **assumere senza sforzo una posizione di guida sportiva**.

La sezione frontale della carena è stata **sviluppata in pista** per garantire **l'integrazione perfetta con l'impianto di raffreddamento**, indirizzando in maniera efficiente il flusso d'aria attraverso il radiatore dell'acqua (ampiamente dimensionato e assistito da ventole elettriche di peso ridotto e portata elevata) e i radiatori dell'olio. I condotti di alimentazione dell'aria, progettati in maniera aerodinamica e posizionati subito sotto i fari anteriori, sono stati appositamente dimensionati per assicurare un'abbondante portata d'aria all'airbox.

La carena leggera contribuisce in maniera considerevole ad **incrementare le prestazioni** globali della moto, riducendo il peso, proteggendo l'erogazione di potenza del motore Testastretta Evoluzione e aiutando il pilota ad assumere una posizione rannicchiata al riparo dal vento, per **minimizzare la resistenza aerodinamica** e raggiungere in pista la massima velocità in rettilineo.

Strumentazione

La **strumentazione digitale (il cruscotto è derivato direttamente da quello con cui è equipaggiata la Desmosedici GP)** non prevede interruttori né pulsanti che ne contaminino il design lineare e minimalista. I dati aggiuntivi rispetto ai valori di default vengono gestiti da un blocchetto elettrico montato a sinistra sul manubrio, che permette al pilota di scorrere vari menu ed effettuare selezioni. Il display, dotato di **retroilluminazione bianca a LED**, mostra i giri/min e la velocità (il primo valore sotto forma di un grafico a barre progressivo). L'indicazione numerica di giri/min e velocità è disponibile come optional. Il display visualizza inoltre tempi sul giro, livello selezionato di **DTC** (se attivo nel modello **Corse Special Edition**), ora, temperatura dell'aria, temperatura del refrigerante, tensione della batteria, due percorrenze parziali e una percorrenza che si attiva automaticamente quando inizia la riserva carburante. Sono previste spie di segnalazione per folle, frecce, abbaglianti, limite dei giri, pressione olio insufficiente, riserva di carburante, intervento DTC (se attivo nel modello **Corse Special Edition**) e manutenzione programmata. Il display del cruscotto funge anche da quadro comandi per i sistemi **DDA** (disponibile come accessorio Ducati Performance) e **DTC** e **DQS** visualizza i tempi sul giro, registrati utilizzando il pulsante del "lampeggio proiettori" come cronometro.



Fari e indicatori

Il proiettore anteriore bifaro orizzontale, ripreso da un'icona dello stile Ducati quale il modello 916, è stato aggiornato applicando la tecnologia più recente in materia di illuminazione. **Due unità poliellissoidali** illuminano la strada con un fascio potente, pur mantenendo il look aggressivo dell'anteriore della moto nella miglior tradizione Ducati Superbike

Il faro posteriore utilizza una striscia di LED appositamente progettata, potenziata da una lente ad alta diffusione integrata nelle linee pulite del codone. I LED si intensificano in frenata.

Anche gli **indicatori di direzione** utilizzano la tecnologia più avanzata in materia di **LED** per illuminazione e, anteriormente, si integrano piacevolmente con gli specchietti retrovisori. Gli specchietti retrovisori vengono forniti con kit distanziatore optional per consentire un allungamento di 30mm dello stelo

La 848^{EVO} Corse Special Edition

Proposta nei colori ufficiali di Ducati Corse (rosso, bianco e nero) con telaio rosso, la **848^{EVO} Corse Special Edition** parte dalla versione 848^{EVO} per diventare ancora più esclusiva e prestazionale.

Questa nuova versione della 848^{EVO} è ulteriormente impreziosita da una sofisticata elettronica, offerta **di serie**: il **Ducati Traction Control (DTC)** a 8 livelli e il cambio **Ducati Quick Shift (DQS)** rendono questo modello ideale sia per un uso stradale che per un utilizzo più estremo in pista. A questa elettronica di ultima generazione si aggiungono il monoammortizzatore posteriore **Öhlins** completamente regolabile e, sull'anteriore, dischi freno da 330mm andando ulteriormente a migliorare la già straordinaria capacità frenante.

La 848^{EVO} Corse Special Edition utilizza la medesima elettronica (DTC e DQS) impiegata sulla nuovissima 1199 Panigale. Il **DTC** grazie a sensori posti sulle ruote anteriore e posteriore, rileva il differenziale di velocità ed interviene sulla trazione posteriore onde evitare lo slittamento o wheel spin. Il DTC sceglie poi la miglior combinazione tra due diversi tipi di correzioni elettroniche istantanee, calcolate in base a dati provenienti da fonti multiple. Il **DQS**, utilizzato generalmente nelle competizioni, è un dispositivo che consente di **inserire le marce senza l'utilizzo della frizione e mantenendo il gas aperto**, minimizzando i tempi di cambiata contribuendo in maniera significativa a ridurre i tempi sul giro.