



COMPARATIVA SUPERBIKE

BMW S1000RR VS Ducati Panigale 1199S

di Francesco Paolillo | Le protagoniste della nostra comparativa sono eccezionali sotto tutti i punti di vista, tecnico, prestazionale, ma soprattutto rappresentano l'espressione massima delle rispettive Case. Le abbiamo provate sul circuito di Imola



Ducati 1199 Panigale S VS BMW S 1000 RR

Entrambe le moto protagoniste della nostra comparativa sono eccezionali, sotto tutti i punti di vista, quello tecnico, quello prestazionale, ma soprattutto rappresentano l'espressione massima delle rispettive Case motociclistiche nel settore delle supersportive. Ma c'è altro, la **BMW S 1000 RR** è una moto con un significato particolare per la Casa di Monaco di Baviera, è la prima sportiva dura e pura che ha prodotto, espressamente concepita per la guida in pista e in particolar modo per le competizioni. La **Ducati 1199 Panigale** invece rappresenta una svolta tra le Superbikes made in Bologna, una storia iniziata con la 851/888, proseguita con la 916 (e con le successive 996 e 998), con una lieve flessione per la 999 (solo dal punto di vista commerciale, perché quello sportivo l'ha vista salire sul gradino più alto del podio tre volte sia nel Mondiale Costruttori che in quello Piloti) e di recente con le 1098/1198. La Panigale ha fatto fare uno, o forse anche due salti generazionali alle sportive Ducati, sia dal punto di vista del design, ma soprattutto da un punto di vista tecnico. Abbiamo portato le due sportive su una delle piste più belle del mondo, il **Circuito Enzo**

e **Dino Ferrari di Imola**, per un confronto serrato, che ha messo in luce le caratteristiche e la personalità delle protagoniste annunciate del Mondiale Superbike 2013.

Estetica

Ducati 1199 Panigale 😊😊😊😊😊

A Borgo Panigale hanno fatto un vero e proprio capolavoro, da qualsiasi punto di vista la si guardi la 1199 è spettacolare, e ha invecchiato la concorrenza diretta, italiana, giapponese o tedesca che sia.

Piccola e compatta è davvero curata in ogni particolare, mentre design-tecnica-funzionalità sono fusi insieme in maniera assoluta, come forse mai si è visto prima d'ora.

BMW S 1000 RR 😊😊😊😊😊

Paragonata alla rivale italiana, la sbk tedesca cede il passo, ma ha sempre qualche cosa da dire, con quello sguardo asimmetrico e con le prese d'aria diverse a seconda della fiancata. Il complesso però è meno personale, anche in questa versione 2012, e forse troppo allineato alla concorrenza giapponese.





Finiture complessiva

Ducati Panigale 😊😊😊😊😊

Siamo a livelli d'eccellenza, materiali e trattamenti superficiali sono di altissima qualità, mentre la cura di ogni singolo particolare è maniacale. L'unico particolare, che secondo noi stona, sono i connettori delle sospensioni elettroniche che oltretutto si trovano proprio in bella vista davanti agli occhi del pilota, ma è proprio "cercare il pelo nell'uovo".

BMW S 1000 RR 😊😊😊😊😊

A Monaco ci deve essere un conflitto interno, tra il settore delle due e quattro ruote. Tanto sono curate e rifinite le vetture con l'elica bianco/blu sul cofano, quanto sono estremamente razionali e funzionali (badano al sodo o poco più) le due ruote. La S 1000 RR non scappa a questa logica, e paga pegno mettendo in mostra particolari che stonano su una moto di rango. Leve al manubrio e plastiche (quelle non verniciate), telaietto reggi sella, supporti e pedane passeggero sono criticabili, mentre anche alcuni accoppiamenti meriterebbero una cura maggiore. L'unico modo di porvi rimedio è quello di fare la spesa, a caro prezzo, nel ricco listino degli optional.

Ergonomia e confort

Ducati 1199 Panigale 😊😊😊😊😊

Stiamo giudicando una moto studiata e perfezionata per l'uso in pista, quindi il voto piuttosto alto va letto da questo punto di vista, anche perché se il metro di paragone fosse quello di un utilizzo stradale, saremmo alla sufficienza scarsa ... molto scarsa! La Ducati 1199 Panigale è però una vera e propria moto da corsa targata, e quindi il giudizio è strettamente legato a un suo utilizzo sportivo, e da questo punto di vista è eccellente, in virtù di una spaziosità in sella che contrasta con delle dimensioni totali davvero contenute (anche i piloti più alti, come Giovanni Baggi che ha provato con noi le moto sul circuito di Imola, possono trovare una posizione di guida ottimale). Mentre il peso che grava sugli avambracci e sui polsi è accettabile, anche grazie ai semimanubri belli aperti che agevolano la guida tra i cordoli, e paragonabile a quello della rivale tedesca. Decisamente poco protettivo il plexiglass di serie, meglio quello rialzato disponibile tra gli optional a pagamento, anche e soprattutto per un utilizzo pistaiolo.

BMW S 1000 RR 😊😊😊😊😊

A vederle fianco a fianco, avremmo giurato che la BMW S 1000 RR

fosse più comoda e spaziosa della rivale italiana, invece una volta saliti ci siamo in parte dovuti ricredere. La distanza della sella dalle pedane e il carico sulle braccia è paragonabile, ma i semimanubri sono più chiusi. La sbk tedesca offre una maggiore protezione dall'aria e una sella più imbottita, ma niente di più.

Strumentazione

Ducati Panigale 😊😊😊😊😊

Strumentazione TFT a colori per la bolognese, con una quantità di informazioni visualizzate che è quasi imbarazzante per numero e tipologia. In modalità "Road" e "Wet", la velocità è messa in primo piano sul cruscotto, mentre selezionando la mappa motore "Race", i protagonisti diventano il contagiri e il cronometro. Sempre sotto controllo i dati riguardanti le regolazioni del Traction control (DTC), del freno motore (EBC) e dell'ABS. Migliorabile la leggibilità del contagiri in modalità "Race".

BMW S 1000 RR 😊😊😊😊😊

Più tradizionale e con un contagiri analogico dalla leggibilità ottimale, la strumentazione della BMW S 1000 RR non vanta la ricchezza di informazioni di quella che equipaggia la Ducati Panigale,



prevede il Race ABS, il Quick shift e il DTC (Controllo di trazione) per allinearsi alla rivale, il che significa che si passano di poco i 18.900 euro (offerte e sconti scaccia crisi a parte), a cui si dovrebbero aggiungere se proprio dobbiamo dirla tutta, alcuni particolari di miglior fattura (leve e pedane per primi). Così facendo la differenza tra le due moto passerebbe da abissale ad accettabile.

Motore

Ducati 1199 Panigale 😊😊😊😊😊😊

Lo spettacolare bicilindrico Superquadro della Panigale è il più potente e raffinato motore a due cilindri raffreddato ad acqua attualmente sul mercato, e i 193 Cv a 10.600 (177 alla ruota) ne confermano le incredibili prestazioni. La concorrenza però, forte di quattro cilindri in linea dalle caratteristiche degne di un motore da F1, mette sul banco la terrificante potenza di 201 Cv a 10.600 giri (184,5 alla ruota)... numeri dell'altro mondo. La coppia pende a favore del motore Ducati, che con 13,2 Kg a 8.900 giri prevale sul plurifrazionato BMW che ferma gli strumenti su un 12,1 Kg a 10.450 giri.

BMW S 1000 RR 😊😊😊😊😊😊

Il punto in più il motore della S 1000 RR lo guadagna non tanto

per la maggiore potenza, che comunque rimane sbalorditiva, quanto per la linearità dell'erogazione, che nel bicilindrico Ducati è perfettibile tra i 4/6.000 giri (a detta dei tecnici di Borgo Panigale il fenomeno è assai più limitato se no del tutto assente quando si montano gli scarichi Termignoni racing con la centralina dedicata), mentre nel 4 cilindri tedesco è costante e prepotente sino all'intervento del limitatore.

Prestazioni Ducati 1199

Panigale 😊😊😊😊😊😊

Con un peso in ordine di marcia di 194 kg e quasi 180 CV alla ruota le prestazioni della Panigale non possono che essere

ma svolge il suo compito in maniera adeguata, visualizzando tutto ciò che è necessario al pilota. Inoltre è possibile dotarla di due funzioni aggiuntive, "Best lap in progress" e "Speedwarning" (il primo tiene informato il pilota se il tempo sul giro è in miglioramento rispetto ai precedenti il secondo avverte quando si supera la velocità precedentemente impostata) ma solo montando sulla propria S 1000 RR il Data Logger (acquisizione dati).

Prezzo (Dotazione di serie - Accessori) Ducati 1199 Panigale 😊😊😊😊😊😊

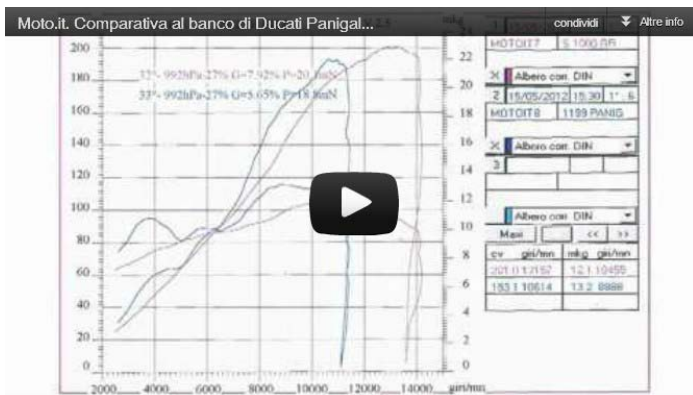
La sbk di Borgo Panigale è al

top anche nel prezzo. 19.190 euro servono per parcheggiarsi nel box una versione base, mentre la protagonista della nostra prova ne richiede ben 23.990 euro per perdere il posto dal concessionario e trasferirsi a casa nostra. Le sospensioni a controllo elettronico Ohlins (al posto dell'accoppiata Marzocchi da 50 mm e Sachs) e i cerchi forgiati, al posto di quelli in fusione, differenziano le due versioni. Fatti trenta facciamo trentuno, non sia mai che manchi l'ABS optional, e il DDA+ (Ducati Data Analyzer - Aquisizione dati) in modo da completare una dotazione che prevede di serie il controllo di trazione (DTC) il Quick shift (DQS) e la regolazione del freno motore (EBC), oltre alle luci full led e al Riding Mode per la selezione delle mappature del bicilindrico. Se poi volete esagerare e rendere davvero unica la bicilindrica bolognese, potete sfogarvi sfogliando il catalogo accessori che prevede fibra di carbonio a profusione e scarichi racing in materiali ultraleggeri, con centraline dedicate.

BMW S 1000 RR 😊😊😊😊😊😊

16.850 euro possono sembrare pochi se confrontati con quelli della rivale italiana, ma a ben guardare la dotazione di serie della S 1000 RR base deve essere arricchita del pacchetto elettronico che





strepitose, e raggiungibili solo in pista. Ma a farne un'arma non sono solamente i numeri, ma soprattutto è l'insieme, elettronica e ciclistica rendono possibile il raggiungimento delle massime prestazioni consentite dal bicilindrico, forse ancor più che non sulla rivale tedesca, che però rimane un riferimento dal punto di vista delle prestazioni pure, velocità massima e accelerazione in primis.

BMW S 1000 RR 😊😊😊😊😊

La quattro cilindri tedesca paga qualche chilo in più sulla bilancia, circa 10, per un totale di 204 (con Race ABS), ma la straordinaria forza del suo motore annulla completamente questo gap, che riemerge prepotentemente solo nel misto e nei cambi di direzione.

Comportamento su strada

Ducati 1199 Panigale 😊😊😊😊😊

Utilizzare per strada una moto espressamente studiata e sviluppata per rendere al 100% nell'uso in pista non può che essere mortificante, e per quanto sia un piacere esibire questo gioiello tecnologico, e portarla a spasso per strada, bisogna davvero sudare sette camice. La posizione di guida sportiva, ma che più sportiva non si può, il calore che genera quel gran bel cilindro che ci si trova stretto tra le gambe, e la scarsa propensione a girare basso del bicilindrico, sono fattori che limitano decisamente il piacere di guida su strada, se poi ci aggiungiamo il fatto che durante le soste al semaforo, poggiando i piedi a terra, questi vengono

investiti dai gas roventi che fuoriescono dai bellissimi terminali di scarico laterali, la voglia di tornare a casa è tanta. In compenso la 1199 è decisamente agile e leggera da guidare.

BMW S 1000 RR 😊😊😊😊😊

La situazione in sella alla SBK tedesca non è che sia molto meglio, però la maggior trattabilità del quattro cilindri anche ai regimi più bassi fa guadagnare qualche cosa in termini di fruibilità, anche se il calore sprigionato dal motore e la posizione di guida sacrificata rendono la vita difficile anche al guidatore della tedesca. La minore agilità e il peso superiore emergono solo quando si affrontano percorsi ricchi di curve, situazione in cui prevale, seppur di poco, la rivale italiana.

Comportamento in pista

Ducati 1199 Panigale 😊😊😊😊😊

Che questo sia il terreno naturale della 1199 Panigale ci vuole poco a capirlo. Provata in precedenza sul Circuito Yas Marina di Abu Dhabi, l'abbiamo rimessa sotto esame sul Circuito Enzo e Dino Ferrari di Imola e il risultato è stato che la bicilindrica bolognese si è dimostrata un animale di gran razza. L'elettronica di altissimo livello permette di avvicinarsi a questa moto in maniera meno

reverenziale di quanto si possa credere, comunque i numeri che esprimono il motore e la ciclistica sono sempre da tenere ben presenti. La Panigale, se sfruttata a dovere, rimane sempre una moto per veri motociclisti e l'esperienza, elettronica o no, è necessaria per goderne appieno le prestazioni. Svelta, rapida e terribilmente precisa, con quell'avantreno che solca letteralmente l'asfalto. Da sottolineare ancora che la Panigale in prova è nella versione S (dotata di sospensioni elettroniche e cerchi forgiati, più leggeri di quelli in fusione), che costa 23.990 euro e dà un evidente vantaggio in pista alla moto italiana, vantaggio destinato a ridursi sensibilmente nel confronto tra entrambe le moto in versione standard. L'agilità della Panigale S rispetto alla rivale è superiore sia nei cambi di direzione che negli ingressi curva, in percorrenza e in uscita emerge una perfetta taratura sia dell'EBC che del DTC, che consente al "gomme" da 200 posteriore, il Pirelli Diablo Supercorsa SP (i pneumatici utilizzati sono per entrambe quelli di primo equipaggiamento) di mettere a terra quanti più cavalli possibile e sempre in maniera meno invasiva rispetto a quanto avviene con la BMW S 1000 RR. Anche la frenata appare superiore sulla Ducati, mentre l'intervento dell'ABS è perfetto e una volta chiamato a intervenire permette un controllo superiore rispetto a quanto





ZOOM

ZOOM



BMW
S 1000 RR (2012)
€ 16.850

SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindri: 4
Cilindrata: 999 cc
Disposizione cilindri: in linea
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 193 cv (142 kW) / 13000 giri
Coppia: 11.42 kgm / 9750 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 320-220 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 4
Peso: 183 kg
Lunghezza: 2056 mm
Larghezza: 826 mm
Altezza: 820 mm
Capacità serbatoio: 17,5 l
Segmento: Super Sportive



avviene con la quattro cilindri tedesca. La mancanza di un anti-wheeling che mantenga l'avantreno sempre ben saldo a terra si sente qui a Imola come in precedenza ad Abu Dhabi; in questo BMW ha visto più lontano, anche se il funzionamento a scatti che lo caratterizza infastidisce al punto che a volte è preferibile escluderlo. La potenza e soprattutto l'allungo del bicilindrico sono eccezionali, ma poco possono contro l'incredibile motore della SBK tedesca, che recupera quanto perso in inserimento curva e nei cambi di direzione non appena si presenti un pezzo di nastro d'asfalto dritto. 😊😊😊😊😊

BMW S 1000 RR

La S 1000 RR rispetto alla Panigale appare sin da subito più "facile", se una moto con un rapporto peso-potenza di questo genere si può ritenere tale. Il comportamento della ciclistica appare più rotondo e lineare, ma rispetto alla rivale sembra anche meno incisivo. Dopo qualche giro di pista emerge la sensazione che, in mano a un pilota esperto, la BMW possa andare subito fortissimo, ma che lo faccia soprattutto sul veloce e in particolare sui rettilinei dove può scatenare la furia dei suoi 200 CV. Quando si inizia a frenare e le protagoniste diventano le curve, la rossa si riavvicina rapidamente. Anche l'elettronica della tedesca, che ha segnato una svolta tra le sportive di serie, segna il passo nei confronti di quella che equipaggia la 1199, che è di livello superiore.

Il parere del pilota

Giovanni Baggi partecipa al CIV - Categoria Superbike con l'Aprilia



DUCATI
1199 Panigale S
(2012)
€ 23.990

SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 1198 cc
Disposizione cilindri: a L
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 195 cv (143 kW) / 10750 giri
Coppia: 13.5 kgm / 9000 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 330-245 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 164 kg
Lunghezza: 2075 mm
Altezza: 825 mm
Capacità serbatoio: 15,5 l
Segmento: Super Sportive

RSV4 del Team Nuova M2 Racing.

Ducati 1199 Panigale

La Panigale mi è apparsa subito una moto da corsa vera e propria, a partire dall'impostazione di guida, ma anche per la ricchezza della dotazione elettronica da vera "professionista". Il motore sulle prime mi ha colpito per l'incredibile allungo e per la potenza agli alti regimi, ma ha evidenziato anche una leggera flessione ai medi (come emerso dalla nostra prova al banco, ndr). Incredibile la precisione e la stabilità dell'avantreno, mentre il posteriore tende a muoversi maggiormente. Notevole la funzionalità delle Ohlins a controllo elettronico. Eccellente il cambio, morbido e preciso, che però appare forse meno rapido di quello della BMW.

BMW S 1000 RR

Impostazione corsaiola anche per la tedesca, che garantisce una maggiore protezione dall'aria e che mette sul piatto della bilancia un motore formidabile per potenza e allungo, con una serie di controlli elettronici che si rivelano partner ideali per sfruttarne le grandissime potenzialità. Più simile nel comportamento di guida alle quattro cilindri giapponesi, la S 1000 RR mette a proprio agio immediatamente con un avantreno stabile, ma non particolarmente svelto, e un posteriore con un ottimo grip e un controllo di trazione dal funzionamento ottimale. Il raggiungimento delle massime prestazioni appare più a portata di mano che non sulla Panigale, ma la sensazione "di non poter andare oltre", di aver raggiunto il limite c'è. In sella alla rivale italiana si sente che più si spinge, più si osa, più lei va forte e ti asseconda. **M**

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Numero 33
69 Pagine

MotoGP Giappone
Pedrosa torna alla vittoria
Rossi che occasione!
Le pagelle del GP

SBK Francia
Checa vince le due gare ed è campione del mondo | Melandri e Laverty in BMW

Mercato
Ducati Multistrada e Hypermotard cambiano grafiche e colori per il 2012

Ducati Streetfighter 848

da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA World Superbike Champion 2011

All'Interno
NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi?" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199
Norme europee più dure per la sicurezza | Mx: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Vilopoto Re dello Scrub



Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini
Enrico De Vita
Ottorino Piccinato
Antonio Privitera
Antonio Gola
Alfonso Rago

COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.