

DUCATI 1199 PANIGALE

PREGI ● Estetica e Prestazioni

DIFETTI ● Assenza anti Wheeling

PREZZO € 19.190



PROVA SUPERSPORTIVA

Il nuovo riferimento

di Francesco Paolillo | 195 cavalli e 164 kg a secco di peso potrebbero spaventare. Invece la 1199 Panigale è la Ducati Superbike più facile di tutti i tempi. Il prezzo? Da 19.190 euro



06:26



Ciao Nico, sono il "bastardo", e calato in questo ruolo spargo un po' d'invidia, per questo posto assurdo, in senso buono, che è Abu Dhabi, ma soprattutto per quanto sia spettacolare guidare questa Ducati 1199 Panigale. Appoggiata al cavalletto la superbike bolognese è davvero favolosa, un'orgia di design e tecnologia che è davvero difficile ritrovare in altre moto.

Spettacolare è il primo aggettivo che mi viene in mente, lo sguardo viene catturato da tutta una serie di particolari tecnici e stilistici che la rendono oltre che unica anche originale. Ma oltre a fare un figurone appoggiata al cavalletto, andrà anche bene? Non ci vuole un sesto senso per intuire che la risposta è... certamente sì! Anche perché gli uomini della Ducati sono particolarmente sorridenti.

In sella

La Panigale a dispetto di dimensioni e volumi decisamente contenuti, è molto accogliente per il pilota, oserei dire comoda. I semimanubri aperti, le pedane che sono a una giusta distanza dalla sella, mettono a proprio agio piloti di taglie diverse. I comandi sono perfetti, e in ogni caso la possibilità di regolarli è totale.

“ Leggera, **mostruosamente rapida** nei cambi di direzione, e con **una capacità** di prendere la corda di una curva **da seicento**, la Panigale ti strega sin da subito ”



Il bicilindrico della nostra 1199 S è già caldo e siamo belli che pronti per svincolare tra i guardrail del Yas Marina Circuit. Entrare in sintonia con la Panigale è più facile di quanto non lo sia memorizzare le curve di questo circuito. Adesso non fraintendetemi, 195 cv e meno di 200 chili sono sempre da considerarsi impegnativi e meritevoli di rispetto, ma la 1199 è anni luce più amichevole della progenitrice 1198, moto dalle prestazioni e dal carattere esaltanti, ma dall'impegno fisico totale. Se guidata con piglio sportivo la 1198 era spettacolare, ma se solo si stava sotto al limite risultava affaticante e impegnativa. Con la 1199 è tutta un'altra storia. Anche solo prendere confidenza con il circuito e i comandi, guidando sciolti e rilassati, con il motore sotto coppia è facile come mai mi è capitato in sella a una superbike di Borgo Panigale, ma anche rispetto alla concorrenza. Tale caratteristica rimane in parte inalterata anche quando inizio a fare sul serio, tanto carattere, prestazioni impressionanti, ma con un impegno fisico limitato. La mia 1199 S, è gommata con delle esclusivissime (in quanto attualmente le monta solo la Panigale) Pirelli Diablo Supercorsa SP, con l'inedita 200/55 posteriore, mentre l'elettronica prevede mappa Sport, e quindi, ABS inserito davanti e dietro, controllo di trazione impostato su 5 e freno motore su 1. Leggera, mostruosamente rapida nei cambi di direzione, e con una capacità di prendere la corda di una curva da seicento, la Panigale ti strega sin da subito. Più spingi e più ci entri in sintonia. Il bicilindrico è impressionante, tra i 7.500 e gli 8.000 giri, cambia passo e ti trasmette una sensazione di potenza maestosa. L'avantreno tende a perdere contatto con



l'asfalto nelle prime tre marce, sotto la spinta della cavalleria, ma una volta riconquistato il terreno è preciso come un bisturi. Forse, dentro al pacchetto elettronico, un antiwheeling potrebbe trovare il suo spazio. La trazione è tanta, ma la copia del "pompone" è altrettanto abbondante, per cui ogni tanto la spia del controllo di trazione si accende, ma il suo intervento è molto ben filtrato, niente a che vedere con quello della 1198 che non si poteva propriamente definire lineare. Un paio di disattenzioni, mi consentono di testare il funzionamento





dell'ABS, che ha delle soglie di intervento e un funzionamento ottimali. In compenso i freni hanno perso quell'aggressività che caratterizzava l'impianto della 1198 nella prima parte della frenata, e sono oltre che potentissimi, estremamente modulabili e resistenti alla fatica. Badate che su questo tracciato ci sono un paio di staccate da "sesta-seconda", una delle quali prevede un bel passaggio da 280 a meno di 60 km/h, che hanno messo a dura prova gli impianti delle moto. Cambio mappa, e quindi il motore e l'elettronica cambiano di conseguenza. In Race la Panigale risponde in maniera più pronta, mentre le sospensioni come in precedenza, mostrano una scorrevolezza e un funzionamento eccellente, aiutata anche da un corretto bilanciamento dei pesi. Il motore, come dicevo, è una furia agli alti regimi, e la voracità con cui fa richiesta di nuovi rapporti mette a dura prova il cambio, che però grazie al quick shifter, non perde un colpo, mentre i tentativi di decollo della ruota anteriore si fanno più frequenti, e l'unico modo per tenerli a

bada è quella di anticipare la cambiata. La trasmissione è davvero a punto, priva di giochi e anche gli apri-chiudi non sono fastidiosi. Il merito va ascritto anche al Ryde By Wire, il cui funzionamento è al di sopra di ogni critica, e che permette un controllo del gas eccellente. Parlare di vibrazioni e protettività su una moto estrema come la Panigale ha quasi del profano, ma già che ci sono vi dico che le prime, seppur presenti (e con un bicilindrico superquadro così potente sarebbe miracoloso non averle) non raggiungono livelli di fastidio degni di nota, mentre la mentoniera del casco a contatto con il serbatoio è l'unica postura prevista per essere riparati parzialmente dall'aria (la situazione migliora con il cupolino rialzato da gara).

Un turno con la belva

E la belva sarebbe la 1199 con scarico Termignoni, mappatura della centralina e Pirelli Diablo Supercorsa SC2. Pochi ritocchi e la

“ Il motore, come dicevo, è una furia agli alti regimi, e la voracità con cui fa richiesta di nuovi rapporti mette a dura prova il cambio, che però grazie al quick shifter, non perde un colpo ”







Panigale si arrabbia. Tutto diventa più rapido e veloce, le staccate oltre che affrontate a velocità nettamente più alte (sul rettilineo più lungo ci sono oltre 10 km/h in più) si riescono a "tirare" sin dentro la curva con una decisione maggiore, grazie al grip maggiorato della SC, mentre gli appoggi sono più consistenti, anche sulle curve in contropendenza che caratterizzano alcuni tratti del circuito. Dove prima temporeggiavi, adesso ci entri forte e motivato. Gli alleggerimenti dell'avantreno e i relativi ondeggiamenti innescati dalla forcella, sono stati mitigati sul nascere semplicemente agendo sull'ammortizzatore di sterzo, mentre in generale insieme alle prestazioni cresce anche l'impegno fisico richiesto al pilota. Fine turno, fine dei giochi, le nostre Panigale devono far rientro nei box, e con rammarico le consegniamo alle amorevoli cure dei meccanici, mentre anche noi, come del resto gli uomini della Ducati, ci aggiriamo con un bel sorriso sulla faccia. **M**



Veramente

Un nuovo punto di riferimento!!!!!! E' davvero un'opera d'arte!!!!!! Complimenti!!!!!! Non vedo di provarla al DRE 2012!!!!!!
VIME85 - 14/02/2012



Arte

Quando la passione raggiunge lo stato dell'arte! Questo pompone lo troveremo al Moma di N.Y.
tdm9009845 - 14/02/2012

■ Leggi e partecipa ai commenti »



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 (132 Nm) / 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

DUCATI
1199 Panigale
€ 19.190

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 \(PDF\) »](#)



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
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

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.