

# MD MONDO DUCATI DOSSIER

MOTO ITALIANE - TRIMESTRALE - GENNAIO 2009 - EURO 10,00 - SPEDIZ. IN ABB. POSTALE  
D.L. 353/2003 (CON. IN L. 27/02/2004 N° 46) ART. 1 COMMA 1 DCB FIRENZE



## **Nuova 1198** *Sempre più in alto*

*In questo numero:*  
Monster 1100 - 749 R - 848 NCR - 748 SPS kit EVR  
Storia Mototrans - Special Ducati - 916 Supertwin



## LA 848 DEL TEAM NCR AI RAGGI X

di **Lorenzo Miniati** - foto **NCR**

# MISSIONE COMPIUTA

**L**a stagione 2008 è stata particolarmente ricca di soddisfazioni per il Team NCR. Dopo aver battagliato a lungo nel campionato italiano Supertwins e nel Ducati Desmo Challenge con la bellissima e velocissima Millona, il celebre marchio ha deciso di spostare i propri obiettivi al di fuori dei nostri confini, trasferendosi Oltreoceano per disputare il campionato nazionale canadese classe Thunder Supersport.

Questa avventura è stata portata avanti in collaborazione con la filiale nord americana

della Casa di Borgo Panigale e ha previsto l'utilizzo di un modello particolarmente importante, a livello strategico, per questo mercato: la 848.

Il regolamento della formula Thunder, a differenza di quanto avviene nei vari campionati Supersport, ammette anche bicilindrici con cilindrata superiore a 750 cc. Da quest'anno, infatti, gli unici vincoli imposti alle moto che vi partecipano sono la potenza e il peso, che non devono essere, rispettivamente, superiori a 122 Cv e inferiore a 170 Kg.



(le stesse utilizzate nel Mondiale Superbike), in accordo con i piedini della forcella ricavati dal pieno made in NCR.

A questi vengono abbinati dei dischi da 300 mm di diametro della Braking con profilo a margherita e un set di tubi nella cui treccia è presente anche una percentuale di carbonio (lo stesso vale naturalmente anche per la frizione).

Ad alleggerire notevolmente la struttura della moto di serie, sempre fatte salve le esigenze regolamentari, ci pensano poi i telaietti anteriore e posteriore in alluminio, sviluppati seguendo una filosofia squisitamente racing.

Di medesima estrazione è anche il dispositivo elettronico per il cambio, configurato in modo tale che la rispettiva leva agisca in modo diretto sull'albero, operando quindi al contrario rispetto a quanto accade sul modello di serie, che consente di passare al rapporto successivo senza chiudere il gas e senza tirare la frizione, minimizzando così le perdite di tempo in piena accelerazione.

Giusto a titolo di curiosità, tutti questi interventi, più altri di entità comunque non trascurabile, come ad esempio il tappo del serbatoio e la flangia portacorona in alluminio ricavato dal pieno, un kit di trasmissione finale PBR, le pedane e manubri NCR, le carene in fibra di vetro e un treno di pneumatici Diablo Supercorsa SC1, portano il costo totale dell'elaborazione (escluso dunque quello per l'acquisto della moto di serie) alla ragguardevole cifra di 48.000 Euro (manodopera compresa)!

Stiamo parlando naturalmente di una 848 al suo massimo livello di esasperazione dal punto di vista meccanico, anche se da quello ciclistico si potrebbe proseguire con componenti ancora più sofisticati (e costosi) che NCR è in grado di fornire, come carene complete in fibra di carbonio, cerchi in magnesio, impianto di scarico in titanio, forcella Öhlins Superbike ecc, ma naturalmente, gli eventuali clienti possono decidere di effettuare anche solo una parte delle modifiche previste dalla moto ufficiale.



Le 848 del Team NCR in azione in Canada, per mano di Bartolini (numero 17) e Nelson (numero 26), entrambi piloti ufficiali. La squadra italo-americana ha vinto sette gare su sette, ottenendo naturalmente anche il titolo con Bartolini.

