

TEST MOTOITALICHE



ELENCO PROVE

*DUCATI Monster
S4RS (pdf 400
kb)*

*Aprilia TUONO
(pdf 380kb)*

*CR&S VUN
(pdf 652 kb)*

ELENCO PROVE

*Moto Guzzi
BREVA 1100
(PDF 1,53 Mb)*

*MV AGUSTA
BRUTALE 910
(PDF 1,79 Mb)*

*DUCATI
MULTISTRADA
620 MONSTER
S2R (PDF 1,52 Mb)*

*Motomorini
Corsaro 1200
(PDF 1,73 Mb)*

*DUCATI PAUL
SMART LE (PDF
2,46 Mb)*

*MOTO GUZZI
GRISO(PDF 600kb)*

LA PROVA DEL MESE

DUCATI GT **1000**

testo: Claudio Zanoni & Lucio Artioli

foto: Claudio Zanoni, Stefano Zanoni

Prova: Claudio Zanoni & Lucio Artioli



In un panorama moderno di moto che ostentano le più bizzarre forme estetiche, costruite abusando di materiali ultra leggeri e che sfidano i cavalli dello space-shuttle, una moto come la GT 1000 risulta decisamente fuori dagli schemi.

Era proprio l'intento dei progettisti andare contro corrente e risvegliare i sentimenti di chi nella moto vede momenti di svago, senza pensieri e senza fretta.

Ispirandosi alla gloriosa GT750 che l'ingegner Taglioni progettò e fece mettere felicemente sul mercato nel 1971, i tecnici Ducati hanno rivisitato in chiave moderna il concetto che proprio dalla sua nascita venne definito come "la moto da guidare tutti i giorni con una anima sportiva".



Dalla prima apparizione nel inverno 2003, la famiglia Ducati sport classic si è fatta attendere parecchio, e ultima a posare le gomme su strada è stata proprio la GT 1000 nella primavera 2006.

ESTETICA:

Una cura dimagrante per i fianchetti e un trattamento anabolizzante per serbatoio e sella, ecco cosa è stato fatto per ridisegnare le forme della storica GT.

Utilizzando lo stesso schema del telaio delle due sorelline Paul Smart e Sport 1000, quest'ultima sfoggia di diverso il forcellone posteriore e la coppia di terminali in acciaio cromato sdoppiati sui lati.



Il serbatoio di dimensioni generose è ben sagomato e dal design “tutto tondo”,
La sella pensata per accogliere comodamente due persone esibisce finiture di classe, come la cinghia per il passeggero “vera rivisitazione anni ‘70”, e il logo DUCATI stampato direttamente sul retro.



I fianchetti con le piccole prese d'aria ricalcano quasi fedelmente gli originali dell'epoca.



Parafanghi dal taglio classico e verniciati, completano le sovrastrutture.

I cerchi a 36 raggi con canale in acciaio cromato rimandano la mente alle gommone di una volta, oggi abbandonate per delle più performanti 120 anteriori e 180 posteriori.



Tanti particolari in alluminio elettrolucidato e in metallo cromato ingentiliscono l'estetica, il supporto del parafango anteriore, il tappo della benzina, la piastra superiore di sterzo così come i raiser, i tappi dei clacson, gli specchi retrovisori, marmitte e cerchi.

La strumentazione sfoggia un bel nero con grafica bianca, molto in sintonia con lo stile della moto.

Abbinati alla costante del telaio verniciato di nero lucido, e alle due varianti colore della carrozzeria (rosso e grigio scuro madreperlatato DUCATI), la GT1000 esterna eleganza e semplicità.

TECNICA:

Come precedentemente accennato, il telaio è ereditato dalle sorelline P.S. e Sport, e adotta il tradizionale schema a traliccio in tubo di acciaio che da sempre contraddistingue le DUCATI più sportive. Le quote ciclistiche essenziali presentano un interasse abbastanza lungo che ricalca lo stile delle moto anni '70. A cambiare è il forcellone posteriore che abbandona il mono laterale per un più tradizionale doppio ammortizzatore che meglio si adatta ad una moto pensata per viaggiare in coppia. I due Sachs al posteriore sono ricavati dal pieno e in alluminio, le molle verniciate in nero e la regolazione del precarico molla tramite camma frontale.

All'anteriore la conosciutissima marzocchi a steli rovesciati con diametro di 43mm.

L'impianto frenante è costituito all'anteriore da una coppia di dischi Brembo da 320 mm. semiflottanti accoppiati a pinze Brembo flottanti con pistoncini termicamente isolati da 30 e 32 mm.



Al posteriore troviamo un disco fisso in acciaio da 245mm. accoppiato ad una pinza Brembo flottante con pistoncino singolo da 34mm. La scelta di potenziare l'impianto frenante posteriore è stata fatta pensando ad un uso intenso con passeggero.

L'impianto di scarico è costruito con il sistema "doppia parete" in modo da scongiurare quel brutto colore di cottura viola-marrone che normalmente assale i collettori a tubo singolo.

I cerchi ruota da 17" hanno il canale in acciaio e il mozzo in alluminio presso fuso, a collegarli ci pensano 36 robusti raggi che però obbligano a montare le camere d'aria e impediscono l'utilizzo di coperture tubeless. Classico il manubrio in tubolare di acciaio cromato.

COME VA:



Appena si sale in sella si riceve la brutta sensazione che la distanza tra seduta e manubrio sia eccessiva, e la cosa è vera finché non si appoggiano entrambi i piedi sulle pedane. Ecco allora che il corpo si distende nella giusta posizione e come per magia si scopre quanto sia comoda la GT.

La seduta ampia e dall'imbottitura morbida associata al manubrio largo e rialzato, rendono la moto molto accogliente, sia in termini di spazio per eventuali spostamenti durante la guida che per necessità in base alle varie stature dei piloti, e in ultimo da non trascurare permette lunghe percorrenze chilometriche senza sosta di riposo glutei.

Un lieve pressione sullo starter e il motore si avvia da solo senza bisogno di azionare manovelle per l'aria, l'unità che equipaggia la GT 1000 è il conosciuto 1000DS sul quale si è preferito adottare la frizione in bagno d'olio, meno rumorosa di quella a secco e più affidabile nell'uso turistico.



Gli scarichi che adottano due catalizzatori trivalenti portano alla moto il raggiungimento dell'omologazione euro 3, senza togliere brio al motore e soprattutto lasciano cantare il bicilindrico.

La casa dichiara un peso a vuoto di 185kg. e risulta avvertibile solo in caso di manovre di parcheggio, peraltro facilitate da un angolo di sterzo che mai prima d'ora s'era visto su una DUCATI!!!! (si fa inversione su una strada di meno di 3 metri senza fare manovre)

In movimento la prima sensazione che si percepisce (tutt'altro che spiacevole) è quanto sia leggero l'avantreno, a conferma di come i tecnici abbiano lavorato pensando a chi in sella ci rimane molte ore. Il motore spinge già dai regimi più bassi consentendo di viaggiare in equilibrio a velocità ridotta rendendo piacevole anche la guida in mezzo al traffico. L'estetica innocua della GT non deve trarre in inganno, infatti sebbene sia stata pensata come turistica, non bisogna dimenticare che il motore adottato è capace di esprimersi in manciate di coppia e cavalleria tali da soddisfare quel desiderio irrefrenabile di velocità che ogni tanto ci assale. La posizione di guida che si avvicina molto a quella del Monster aiuta nella guida sportiva, altrimenti compromessa dal reparto sospensioni non regolabile nell'idraulica. Sulle strade di montagna si gustano le qualità migliori, quali la velocità di inserimento in curva, la sensibilità nella correzione della traiettoria e l'impianto frenante reattivo al comando ma modulabile. L'unica stonatura viene dal freno posteriore sovradimensionato che, a causa del trasferimento dei pesi, tende a bloccare la ruota nelle staccate più decise. Bastano pochi chilometri per abituarsi e capire quanta pressione esercitare sul pedale del freno e il "problema" è risolto. Le sospensioni posteriori senza leveraggi progressivi, evidenziano un deficit alle alte velocità, cosa che sparisce nell'uso in coppia quando grava maggior peso sul posteriore. Le pedane con rivestimento antisdrucciolo in gomma, l'imbottitura della sella e i cavallotti del manubrio dedicati, assorbono completamente le già poche vibrazioni del motore rendendo piacevole la permanenza in sella. Tutte queste caratteristiche costituiscono il motivo per il quale la DUCATI non abbia previsto di proporre la GT con cilindrata minori, a dimostrazione che la facilità di guida è tale che chiunque, anche con poca esperienza, può utilizzare questa moto.

LA PROVA DEL DIRETTORE



3000 km in 8 giorni su sole strade statali possibilmente montagnose o collinari. Prendete una GT 1000 dotatela delle sue belle borse nere in cuoio fate il pieno e seguitemi..

1^ tappa verona - domeglaira - val d'adige - rovereto autostrada uscita trento nord, ss 612 val di cembra - cavalese - predazzo - moena - canazei pssso sella - pssso gardena - pssso di campolongo - pssso pordoi- Canazei - moena - ss 346 pssso s pellegrino - falcade - pssso di valles - paneveggio - pssso rolle - s martino castrozza - fiera di primiero - pssso 5 croci - strigno - trento - autostrada uscita rovereto - val d'adige - verona.

Questo piccolo giro sembra essere fatto appositamente per questo tipo di moto, la prima parte è un misto veloce che scorre lungo l'ansa dell'adige molto divertente, la moto è comoda a velocità codice le vibrazioni sono pressochè nulle.

Le velleità velocistiche vengono immediatamente stroncate dalla mancanza di un riparo aerodinamico, ma se siete pronti a soffrire vi posso garantire che la ciclistica è fenomenale anche alle alte velocità.

Si arriva aklle montagne pane per i denti di questo mezzo, il motore dimostra una coppia eccezionale, la mappatura e cammatura scelta dai tecnici Ducati è azzeccatissima , la moto mangia i tornanti in un boccone, leggera come una farfalla un pochino di gas e siete già fuori sempre senza impensierire o impegnare il pilota. Il viaggio scorre veloce ma si gode tutto, moto strada panorami.

2^ tappa Verona-rovigo-bologna-passo della raticosa-futa-firenze-ss222 chiantigiana-siena-ss73 grosseto-ss 1- orbetello- periplo dell'argentario- ss 74 bolsena-ss 2 - viterbo- ss monti cimini - ronciglione- ss cassia bis campagnano -visita autodromo di vallelunga- roma- ciampino- ss 217 via dei laghi - velletri- latina- ss 148 san felice circeo-

3^ tappa la 2^ in senso inverso.

Le valige della GT sono ben costruite robuste, consentono di trasportare alcuni capi di vestiario, la loro forma interna tondeggiate non aiuta il caricamento. Per fare un viaggio lungo eventualmente in due si consiglia vivamente la borsa da serbatoio e zainetto! Attenzione il serbatoio è in plastica quindi borse magnetiche nulla!!!

Caricata la GT si fa il pieno, inizia la tappa. Come già detto prima il gruppo mototelaio non disprezza il veloce, la mancanza di una protezione induce a miti consigli e a velocità codice. Il nome GT è azzeccato è veramente una gran turismo, la sella è comoda anche sulle lunghe percorrenze le vibrazioni mai fastidiose. Con il pieno si fanno circa 250-270 km il che significa 21-23 a litro!!!

Questo permette buone medie e tranquillità nel viaggiare.

Dove questa ducati dà il meglio di se è il misto stretto, sulla raticosa e futa il divertimento è assicurato, nel viaggio le ho trovate appena asfaltate, volevo passare i 6 giorni lì !!!!!

Le curve arrivano in rapida sequenza la moto permette una guida sciolta, turistica veloce oppure turistica panoramica al pilota la scelta. Insomma è una turistica ma il cuore che batte è Ducati quindi se si dà gas SPORTIVA!

La chiantigiana e la zona del chianti ci rapiscono con le colline che si susseguono a perdita d'occhio e vigne in ogni direzione, l'andatura diventa turistica passeggiando in 5^a a 60 all'ora godendomi il panorama. Nessuno strappo nessuna incertezza, serve un sorpasso?? Ruotare la manopola dell'acceleratore la coppia è già lì un soffio e siete già davanti al mezzo da sorpassare.

Continuiamo così per le strade tra le più belle d'Italia ci sarebbe da parlare per ore di ogni singolo paese attraversato o raccontare le emozioni dei paesaggi, la GT 1000 è un'eccezionale compagna di viaggio, saprà portarvi ovunque sognerete di andare!!

Ringraziamo **Mirko** ed il **Ducati Store Verona** per la immensa disponibilità che sempre dimostra nei nostri confronti.

SCHEDA TECNICA

DUCATI GT 1000

Motore

Tipo Bicilindrico a L, distribuzione Desmodromica 2 valvole per cilindro, raffreddamento ad aria
Cilindrata 992 cc
Alesaggio x Corsa 94 x 71,5 mm
Rapporto di compressione 10:1
Potenza 67,7 KW - 92 CV @ 8000 giri/min
Coppia 91,1 Nm - 9,3 Kgm @ 6000 giri/min
Alimentazione Iniezione elettronica Marelli, corpo farfallato 45 mm
Scarico Impianto di scarico in acciaio inox cromato, con due silenziatori simmetrici laterali
Omologazioni Euro 3

Trasmissione

Cambio 6 marce
Rapporti 1a 37/15, 2a 30/17, 3a 27/20, 4a 24/22, 5a 23/24, 6a 24/28
Trasmissione primaria Ingranaggi a denti dritti; Rapporto 1,85
Trasmissione secondaria Catena; Pignone 15; Corona 39
Frizione Multidisco in bagno d'olio con comando idraulico

Veicolo

Telaio Traliccio in tubi di acciaio
Interasse 1425 mm
Inclinazione canotto 24°
Angolo di sterzo 32°
Sospensione anteriore Forcella Marzocchi a steli rovesciati da 43 mm

Escursione ruota anteriore 120 mm
Ruota anteriore Ruota a raggi con cerchio Excel in acciaio cromato, 3,50 x 17
Pneumatico anteriore 120/70 R 17
Sospensione posteriore Ammortizzatori laterali Sachs regolabili nel precarico molla con sistema a camma frontale
Escursione ruota posteriore 133 mm
Ruota posteriore Ruota a raggi con cerchio Excel in acciaio cromato, 5,50 x 17
Pneumatico posteriore 180/55 R 17
Freno anteriore 2 dischi semiflottanti da 320 mm, pinza flottante a 2 pistoncini di diametro 30 mm e 32 mm
Freno posteriore Disco da 245 mm, pinza flottante a 1 pistoncino da 34 mm di diametro e pastiglie sinterizzate
Capacità serbatoio benzina 15 l (di cui 3,5 l circa di riserva)
Peso a secco 185 Kg
Altezza sella 830 mm
Altezza max 1060 mm
Lunghezza max 2180 mm
Strumentazione Cruscotto elettronico: contachilometri, contagiri, spie luci, abbaglianti, frecce, pressione olio, riserva carburante, trip-fuel, LCD orologio, immobilizer

Versioni

Colori Grigio scuro metallizzato, rosso Ducati
Versioni biposto
Garanzia 2 anni chilometraggio illimitato

