

la special

Ducati Hypermotard kit Ducati Performance



ALTERNATIVE EFFICIENTI

I due specchi di tipo tradizionale sono molto più comodi di quelli di serie e incorporano una fila di led per gli indicatori di direzione, niente male! Sull'asta di rinvio del cambio (sotto) si nota il sensore a cella di carico del quick-shifter. Lo scarico racing completo (a destra) è molto più leggero dell'originale anche a livello visivo



Antisaltellamento sarebbe il primo accessorio che noi compreremmo insieme al quick-shifter

Non è la nostra prima prova della Hyper in circuito è anche questa volta notiamo un eccessivo carico sull'avantreno, che la rende troppo reattiva, privandola di una sicura sensazione di appoggio in curva; percezione ulteriormente amplificata dalle curve lente.

La maggior potenza del propulsore si sente eccome, visto che a ogni uscita di curva si deve dosare accuratamente il gas per evitare veementi sollevamenti dell'anteriore. In queste situazioni lo sterzo non risente del minimo sbacchetamento e questo, insieme alla facile gestione nello stretto, ci dice che l'ammortizzatore rotazionale esegue bene il suo lavoro. In accelerazione la ruota posteriore avverte della perdita di aderenza con lievi oscillazioni facilmente controllabili, mentre l'anteriore mantiene bene la traiettoria senza allargare, a patto di un buon lavoro di braccia del pilota.

Se nei rettilinei ci si gode la potente spinta del propulsore, in frenata si torna alla dura realtà, dovendo rallentare

una massa notevole negli spazi di un circuito da kart. Il freno anteriore è potentissimo e richiede qualche frenata per imparare a dosarne la forza, dopodiché diventa estremamente efficace. Un lieve tocco sul freno posteriore e la moto s'intraversa dolcemente, complice una frizione che limita davvero tanto la coppia frenante (sarebbe il primo accessorio che noi compreremmo insieme al quick-shifter). Al termine delle staccate bisogna però prestare attenzione, perché il posteriore, invece che riallinearsi dolcemente, torna

in assetto in maniera molto brusca, probabilmente a causa della ridotta corsa del monoammortizzatore e, non scordiamocelo, del peso non certo ridotto della Hyper. Riaprendo il gas in uscita bisogna imparare a calcolare un piccolo ritardo nella risposta, dovuto alla frizione che impiega un attimo a restituire trazione comprimendo i dischi. In una pista fatta di corti rettilinei e tante curve, il quick-shifter richiede un po' di esperienza per evitare di urtare inavvertitamente la leva del cambio durante i frequenti movimenti del corpo, ma una volta acquisita la giusta confidenza diventa un utilissimo e gustoso strumento, da usare anche su strada.

