

PROVA
TROFEO



DUCATI
F042
BY TNT RACING

di FRANCO ZENATELLO
foto DELTA

MOTO VINCENTE

Ecco come tre amici iniziano un'avventura nel mondo delle corse. Partendo dalle moto d'epoca, passando poi alle moto "moderne", il risultato non cambia. Rimangono sempre e comunque nella parte alta della classifica

IL TNT racing team viene fondato nel 2007 per volere dei soci Lara Paiola, Livio Milan, e Daniele Marziali, che vengono invitati in Spagna per correre una gara nell'europeo moto classiche e che preparano per l'occasione una Moto Guzzi V65 ed una V7. La squadra vince subito e visto il risultato correrà poi l'intera stagione aggiudicandosi per altro anche il campionato. Per inciso, il

pilota che ha portato alla vittoria la V7 Sport è stata Lara, che è stata la prima donna ad aver partecipato e vinto in gara di questo genere. Nel 2008, il TNT si interessa al progetto di Pierobon, denominato F042: una moto con telaio in alluminio e motore Ducati due valvole. Una volta acquistata decidono di percorrere un po' di chilometri in pista per lasciare a Lara la possibilità di ca-

pire se questo tipo di moto può esserle congeniale. Già dai primi test emerge un enorme potenziale, e di pari passo l'intenzione di iscriversi al Trofeo Ducati classe Supertwin. Con avversari del calibro di Chiara Valentini, Alice Betty, Anna Vannetti, l'aspettativa era di partecipare per poter acquisire esperienza, ma Lara chiude il campionato in prima posizione nella categoria femminile,

e verso fine campionato conquista posizioni di testa. Quest'anno la squadra partecipa al Trofeo italiano Supertwin, e ancora al trofeo Ducati classe Protwins, e grazie ad una collaborazione con il Guru dei motori Ducati, Franco Bursi di Modena, hanno già conquistato, nella prima di campionato STW, il terzo tempo in prova, che in gara purtroppo è stato vanificato da una

caduta. Le premesse ci sono, ora staremo a vedere.

Un mix decisamente interessante

LA CICLISTICA di questa moto, come detto, è una Pierobon F042. Il telaio è dunque in alluminio 7020, con una struttura a

Quel traliccio d'alluminio



DIVERTENTE

La F042 del team TNT, grazie alle innumerevoli modifiche apportate al modello di serie, riesce ad essere molto veloce ma soprattutto molto divertente.



traliccio. L'inclinazione del canotto è fissa a 23° e sempre di alluminio è anche il forcellone, che deriva da quello dalla Ducati Supersport ultima serie, grazie al quale si ottiene un interasse di 1.390 mm.

Il reparto sospensioni vede una forcella Öhlins da 43 mm Ø che viene fissata al telaio tramite piastre ricavate dal pieno in alluminio, con un offset di 30 mm. Il mono è anch'esso della Öhlins, lavora con lo schema Cantilever (diretto), e adotta una molla lineare con un ca-

rico di K 90. I cerchi sono in fibra di carbonio della BST. Di pregiata fattura, risultano estremamente leggeri e resistenti alla fatica, conferendo alla moto una reattività ineguagliabile. Il motore è un Ducati 1.100 DS due valvole. Questo è stato più volte rivisto, in un primo step è stato affidato al preparatore romano Lenci motori, che con abili interventi alle termiche e al banco, è riuscito a portare la potenza a 102 CV a 7.175 giri. In un secondo momento invece

CUPOLINO

Nel dettaglio le ampie prese d'aria del cupolino derivante da una 999 RS

la preparazione è stata affidata a Franco Bursi di Modena che ha effettuato operazioni più invasive, quali sostituzione delle valvole con altre più grandi e lavorazione delle teste per aumentarne il rendimento termico. L'albero motore è stato al-

leggerito e adesso lavora con delle bielle in titanio disegnate dal preparatore. Sono state inoltre sostituiti i pistoni e i cilindri con delle unità di maggiore diametro e infine anche il cambio è stato sostituito con un "Barra 5" a rapporti ravvicinati. Il motore così preparato riesce a sviluppare circa 117 CV a 8.650 giri, con una coppia di 135 Nm a 6.000 giri. Decisamente impressionante. Gli scarichi sono stati costruiti



SELLA DEDICATA

Il piano seduta è stato studiato per offrire alla pilota un supporto sufficiente in piega e tutte le situazioni.

BREMO RACING

I dischi anteriori sono della Brembo Racing e sono stati utilizzati da Troy Corser nel mondiale **Superbike**



RADIALI

Le pinze sono della Beringer radiali a quattro pistoncini, montano pastiglie sinterizzate in mescola racing della medesima marca.



PREGIATI Sono molti i particolari pregiati di questa moto, dotata di

ben 117 CV a 8.650 giri

PROVA
TROFEO

DUCATI
F042
BY TNT RACING



CENTRALINE

Sotto il cupolino si celano le centraline di gestione motore, del cambio elettronico e di acquisizione dati.

AGGIUNTIVO

Il radiatore dell'olio aggiuntivo viene fornito dalla H2o, ed è realizzato a mano su specifiche del team.



RIVISTO

L'ammortizzatore posteriore è della Öhlins, è stato rivisto nella taratura, e monta una molla più morbida, il carico è di

K90



CONTENUTE

Senza veli, questa moto sembrerebbe ad un primo sguardo una 125 GP, tanto sono contenute le quote ciclistiche.

ALLUMINIO Splendido e molto funzionale il telaio a traliccio

LO SCARICO
È STATO REALIZZATO APPOSITAMENTE DALLA QD ED È DOTATO DI DUE SILENZIATORI: **UNO SOTTO LA SELLA E L'ALTRO SUL LATO DESTRO DELLA MOTO**



117 CAVALLI

Il motore utilizzato nella prova è stato preparato da Lenci di Roma, nelle prossime gare verrà montato un motore di Bursi capace di 117 CV.

appositamente dalla QD, ed hanno la caratteristica principale di essere assemblati separatamente, e di lavorare in modo autonomo, questo perché grazie alle due sonde Lambda si riescono ad avere due carburazioni perfettamente calibrate su ogni cilindro, eliminando così l'esigenza di adottare un compensatore. Anche l'elettronica vede un'imponente quantità di componenti Racing, come il dashboard Falcon della Digitek, che oltre ad informazioni quali temperature, velocità, regime di giri e tempo sul giro, ha anche una funzione di acquisizione dati. La centralina è una EFI che oltre a controllare l'accensione e l'iniezione tramite le sonde Lambda, gestisce anche il cut-off del cambio elettronico. Tutto il cablaggio è stato rivisto ed alleggerito, togliendo tutti i collegamenti non necessari per l'utilizzo in pista. Le sovrastrutture quali serbatoio benzina e codone sono prodotte da Pierobon di Bologna, e fanno parte della dotazione di serie del modello F042, mentre la carena centrale deriva da una 999 RS, in vetroresina fatta su specifiche del team. L'impianto frenante anteriore vede una pompa Brembo radiale da 19 x 20 mm, e pinze radiali Beringer a due pastiglie. I dischi della Brembo da 290 mm Ø, sono stati utilizzati da Troy Corser nel mondiale Superbike.

Bassa ma molto agile

IN SELLA si nota immediatamente una posizione di guida piuttosto bassa, il piano seduta è decisamente vicino alle pedane, e costringe le gambe ad un angolo delle ginocchia molto impegnativo. La distanza tra la sella ed i manubri invece è adeguata, grazie anche alla modifica eseguita sul serbatoio, per riuscire a guadagnare qual- ➔

MOTORE	CILINDRATA	ALESAGGIO E CORSA	RAPPORTO DI COMPRESSIONE	RAFFREDDAMENTO	DISTRIBUZIONE	LUBRIFICAZIONE	ALIMENTAZIONE	ACCENSIONE	AVVIAMENTO	FRIZIONE	CAMBIO	POTENZA MASSIMA	COPPIA MASSIMA
Bicilindrico a "L" desmodromico	1168 cm ³	102 x 71,5 mm	11:1	ad aria e olio	Desmodromica con comando a cinghia	Ad olio in carter umido	Iniezione elettronica Marelli	elettronica	elettrico	a secco con sistema antisaltellamento	a sei marce con rapportatura racing	102,5 CV a 7.175 giri	111 Nm a 5.600 giri

BATTERIA

La batteria viene sostituita con una più piccola, in questo modo si riesce a guadagnare circa un chilo di peso.

SPUGNA

In primo piano si nota un contenitore in alluminio con al suo interno della spugna, questo è uno stratagemma per poter imprigionare i vapori dell'olio



DIGITALE

Nel dettaglio il dashboard della Digitek, uno strumento di eccellente manifattura, viene utilizzato anche nel mondiale Superbike.



ERGAL

Le pedane sono in Ergal ricavate dal pieno, regolabili, nel dettaglio le asole di alleggerimento della leva del cambio.



REGOLABILE

L'ammortizzatore di sterzo e della Öhlins è regolabile e molto **preciso**



CURATA Grande precisione anche nei dettagli

che centimetro sul piano seduta verso l'anteriore. Dopo pochi giri nel meraviglioso circuito del Mugello, è emersa immediatamente una grande stabilità della ciclistica. Infatti negli inserimenti veloci come la Casanova Savelli, o la Bucine, questa moto non si scompone minimamente, entra in piega con gran disinvoltura trasmettendo una sensazione di controllo assoluto dell'avantreno. Nella massima inclinazione non si avvertono mo-

vimenti anomali e lo sterzo rimane libero e fedele ai comandi del pilota. Nei cambi di direzione veloci, tipici di questo circuito, la posizione di guida estremamente raccolta e il posteriore leggermente troppo "seduto", portano un leggero ritardo nel cambio di inclinazione. In questo frangente un posteriore più alto aiuterebbe a conferire maggiore reattività alla ciclistica, la trazione non ne risentirebbe, in quanto la potenza a disposizione

non metterebbe comunque in crisi la ciclistica. Come detto anche una posizione delle gambe meno estrema aiuterebbe a trasferire più rapidamente il corpo da un lato all'altro della moto, aumentando così la velocità di reazione in questa fase. La moto da noi testata disponeva del motore preparato da Lenci di Roma, che in questa versione eroga circa 103 CV a 7.100 giri, ed una coppia pari a 111 Nm a 5.600 giri. L'erogazione è lineare sin dai

TELAIO	INCLINAZIONE STERZO	OFFSET	SOSPENSIONE ANTERIORE	ESCURSIONE RUOTA ANT.	SOSPENSIONE POSTERIORE	ESCURSIONE RUOTA POST.	FRENO ANTERIORE	FRENO POSTERIORE	CERCHIO ANTERIORE	CERCHIO POSTERIORE	CAPACITÀ SERBATOIO
Traliccio di tubi in alluminio 7020	67°	30 mm	Forcella a steli rovesciati della Öhlins diametro 43 mm	120 mm	Ammortizzatore Öhlins pluriregolabile	110 mm	Doppio disco da 290 mm di diametro della Brembo con pinze Beringeer ad attacco radiale	Disco singolo da 190 mm diametro con pinza Brembo a due pistoncini	BST in carbonio da 3,50" x 17"	BST in carbonio da 5,50" x 17"	16 litri

PROVA
TROFEO

DUCATI
F042
BY TNT RACING



PICCOLA
E LEGGERA
CON QUESTA
F042

**CI SI DIVERTE
DAVERO TANTO**

regimi più bassi. Già a 4.000 giri infatti si può usufruire di una buona spinta, che con grande progressione di giri permette di superare la soglia di potenza massima con grande disinvoltura. Il cambio marcia consigliato è a circa 7.800 giri,

poiché oltre quella soglia il motore non dispone di allungo sufficiente. I tecnici del team però ci hanno confidato che è pronto un motore preparato da Bursi di Modena, capace di ben 117 CV a 8.700 giri, con il quale sperano di primeggiare nelle

prossime gare. L'impianto frenante, un mix tra Brembo e Beringer, non gode di un morso impressionante, ma risulta eccellente sotto l'aspetto dell'affidabilità di rendimento, la frenata è sempre precisa e la leva non risente di alcun effetto "fading". ▲

TRAZIONE

Grazie ad una potenza limitata e ad un ottimo rendimento ciclistico, questa moto possiede una trazione

impressionante



RAPIDA

Nelle esse del Mugello, questa piccola bicilindrica non ha rivali in fatto di velocità di reazione.



INTUITIVA Basta poco per entrare in sintonia con questa F042