



SUPERMOTO ITALIANE - BIMESTRALE - FEBBRAIO
NUMERO 130 - EURO 200 (Italy only) Codice ISSN 1120-1712
SPED. IN ABB. POSTALE D.L. 3503/2003 (CON. IN L. 27/02/2004 N° 46) ART. 1



DUCATI 848 DI VILLE KIVIRANTA testo di Roberto Polleri

La moto che vi presentiamo in questo numero è il frutto dell'elaborazione di un nostro abbonato finlandese, Ville Kiviranta: si tratta di una moto molto speciale, realizzata da lui stesso modificando in modo significativo il modello di partenza, una Ducati 848. Su questa, Ville è intervenuto in modo deciso a livello di propulsore, installando il kit 1040 di Ducati Kämna, soluzione in grado di sviluppare 140 Cv alla ruota con una coppia massima pari a 100 Nm.

Sarebbe stato tecnicamente possibile ottenere circa 20 Cv in più, ma il preparatore dichiara che la potenza erogata è più che sufficiente per andare decisamente forte senza perdere in affidabilità. Come rapportatura finale utilizza un 15/37, che permette al vigore del bicilindrico di esprimersi in modo fluido e regolare. A controllare il tutto ci pensa una centralina IgniTech che

gestisce i vari parametri mentre l'impianto di scarico è completamente di marca Termignoni.

Ville ha apportato cambiamenti sostanziali anche a livello di ciclistica, optando per un prezioso telaio Pierobon da Superbike, scelta che lui ritiene ottimale in termini di rigidità e leggerezza.

Sul fronte delle sospensioni, Kiviranta ha scelto materiale Matris, montando all'anteriore una forcella SBK e al posteriore un ammortizzatore M46R sul quale però ha effettuato ulteriori modifiche; per Ville, infatti, il link dell'ammortizzatore posteriore della famiglia 848, 1098, 1198 lavora in modo troppo progressivo, quindi lo ha sostituito con uno messo a punto dall'americana Kyle Racing, così come ha cambiato la molla dell'ammortizzatore con una più dura e in titanio: secondo lui, con questa modifica la moto tiene meglio la linea quando si dà gas.

Un altro vantaggio è che in questo modo il pneumatico poste-

Mondoducati dossier

Feb-Mar 2024



Questa Ducati è molto curata a livello di ciclistico, come testimoniano la qualità dei componenti utilizzati; non si è badato a spese per piastre di sterzo, forcella e monobraccio!



Desiderate che la vostra moto sia pubblicata su *Mondo Ducati*? Inviatene un testo descrittivo e varie foto in alta risoluzione a redazione@motoitaliane.it.

96 MD DOSSIER FEBBRAIO/MARZO 2024



Vilko Kiviranta in piena azione in sella alla sua moto durante una gara della Ducati Speed Week.



riore dura più a lungo, tanto che in pista ha fatto più di 50 giri, nonostante montasse pneumatici di ottimo grip come le Pirelli Supersport R17 SC3 nelle misure 120/70 all'anteriore e 190/60 al posteriore, entrambi slick.

Di gran pregio anche il nuovo forcellone di marca RAM, tutto in magnesio. Come ci spiega l'amico finlandese, la lunghezza del forcellone Ducati di serie installato sulla 848 è di 505 mm, mentre con il forcellone RAM si hanno ben 20 mm in più di lunghezza, dato che garantisce alla moto maggiore stabilità alle alte velocità.

Un'altra importante modifica è la piastra di sterzo IMA con 25 mm di offset

per avere un'avancorsa di circa 104 mm, così da ottenere ancora più feeling con la ruota anteriore.

L'opera si compone di numerose altre parti speciali, come il radiatore Tamburini, il radiatore olio NCR con tubazioni dedicate, le pedane Lightech e il cambio elettronico SP.

Molta attenzione è stata riposta anche nella cura dell'impianto frenante, ora costituito da pinze freni anteriori Accossato GP e pinza posteriore Brembo Racing con disco posteriore forato realizzato direttamente da Vile.

Con queste modifiche, la moto ha ora un peso di soli 146 Kg, un dato niente male se riportato al 140 Cv di potenza!

La moto è stata testata sul circuito di Kemora di Veteli in Finlandia e ha confermato a Vile come sia davvero facile da guidare. Come ci racconta lui stesso: *"La sensazione è che questa moto corra come sui binari, ma allo stesso tempo è molto maneggevole nei cambi di percorrenza e soprattutto molto veloce in percorrenza curva, ad ogni angolo di inclinazione"*.

Del resto, è proprio questa motivazione che l'ha spinto a modificare la moto in modo così radicale: aumentare il divertimento nella guida, così come le proprie capacità di pilota e di preparatore. I nostri complimenti per come svolge questo doppio ruolo, aspetto certo non frequente nel mondo delle corse.