

**Best of
Bike-Tuning
2008**

HPC DUCATI 1098R



Ausserirdisch

Im nu kriechen Lampenfieber und Respekt in die Kombi: Diese 1098R ist nicht irgendeine. Sondern Dario Giuseppettis aktueller IDM-Renner für die '08er Saison. 204 PS stark und rund 172 Kilo leicht. Auweia, bloß nicht wegschmeißen das Teil. Und bevor sich ernsthaft Angst und Bange breit machen, wird der Job lieber gleich erledigt...

Doch schon beim Rausfahren stellt sich spontan ein leichtes Lächeln ein: Der rote Bolide gibt sich lammfromm – trotz akut terrorverdächtiger Leistungsdaten. Abwinkeln, und es macht sich so gleich ein Handling bemerkbar, für das nicht mal das Prädikat „spielerisch“ ausreicht. Außerirdisch schon eher. Quasi jede Linie scheint bombensicher vollstreckbar. Auch jene, die man noch gar nicht kennt. Dennoch läuft die Duc dabei wie auf den sprichwörtlichen Schienen und kommt enorm präzise auf den angepeilten Punkt. Bei jedem Speed, auch auf der Bremse. Und das, ohne den leisesten Hauch von Sturheit. Klingt paradox – und wirkt definitiv bewußtseins-erweiternd. Da kommt man wirklich auf ganz komische Ideen... Mittlerweile ist aus dem leisen Lächeln ein handfestes Dauergrinsen geworden, das sich deutlich im Helm- polster abzeichnet. Kein Wunder. Extrem sensibel anspre- chende Federelemente fabrizieren mit den erstklassigen Pirelli-Slicks einen sensationellen Grip, der sich auch glas- klar bemerkbar macht – man spürt das förmlich. Die Haf- tung wirkt quasi greifbar. Das schafft Vertrauen, wenn nicht gar Euphorie. Unglaublich, was damit in der Triple-Links geht. Beim gewohnten Einbiegen in die Hotel-Kurve wird schnell deutlich: Vom Limit war der erste Versuch fürchterlich weit weg. Und in der folgenden Schikane scheinen die Grenzen gar merkwürdig verschoben, so absurd einfach geht das mit dem Gerät. Einfahrt zur Gegengerade – und jetzt müßte eigentlich ein bom- bastischer Film-Sound erklingen: Im Cinemascope- Format öffnet sich eine Perspektive, die Dank atemberau- bender Kraft und Herrlichkeit ruckzuck erledigt wird. Inklus- ive einiger Vollgas-Kollegen. Noch im vierten Gang steigt das Vorderrad. Einfach Peng. Da scheint sich glatt das Raum/Zeit-Kontinuum zu verbiegen. Sehr erstaunlich.

Arbeitsgerät für Eckenwetter:
Rasiermesserscharfe Kurvenwaffe in
bestechender Bestform – da gehen
einem glatt die Superlative aus.

Die ungeheure Leichtigkeit des Seins

In der anfliegenden Bremszone offenbart sich schließlich eine weitere Qualität: Während die Stopper durch Wirkung und Transparenz bestechen, bleibt das Fahrwerk bemerkenswert stabil in der Spur – das Ding zuckt mit keiner Wimper. Atemberaubendes Niveau. Traumwandlerische Einfachheit dominiert auch die Richtungswechsel der Shell-Essen: Das meisterhaft austarierte Fahrgestell beträgt sich ausgesprochen freundlich und zuvorkommend. Schon rückt Turn 8 (alias die „Teuchert/Kellner-Ecke“) ins Visier, erneut macht sich die messerscharfe Präzision der IDM-Waffe bemerkbar. Oder die ungeheure Leichtigkeit des Seins: Völlig entspannt führt der Bogen außen wie innen an die Curbs




Leichtes Heck ganz basslastig: Akrapovic-Mündungsduo.

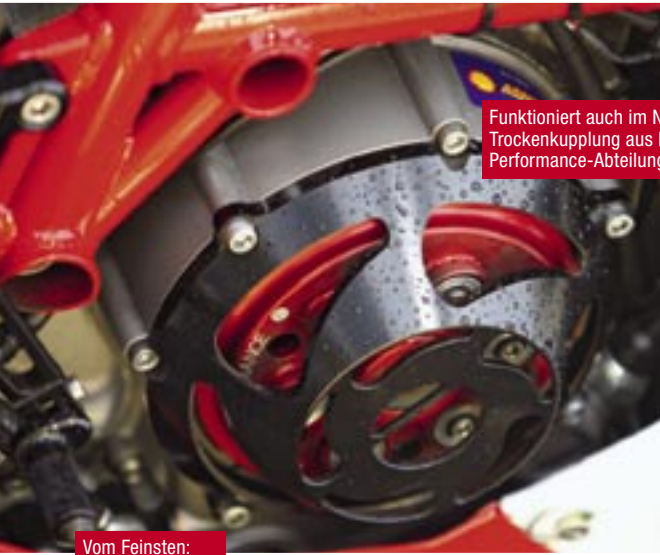
und endet an der Einfahrt zur Boxengasse, von der sich selbstverständlich noch eben ein wenig „ausgeborgt“ wird. Noch eine Lust-Bremsung, und es kann in die finale Sachsenanhalt-Kurve abgebogen werden. Wieder wie vom Zirkel gezogen – optimal erwischt, um volle Kanne die Zielgerade 'runterzubimsen...

Fazit: Dieses Bike kann zwar keine Rennstrecken verändern, verschiebt aber die Grenzen der eigenen Möglichkeiten – und zwar erstaunlich weit.

Premiere

Den ganzen Winter hatte das Team um Denis Hertrampf an der 1098R gearbeitet – und, das darf man mit Fug und Recht behaupten, zusammen mit den Spezialisten aus dem Hause Zupin ein extrem gut funktionierendes Chassis auf die Räder gestellt. Solch modifizierte Öhlins-Komponenten bietet Motorrad Hertrampf übrigens genau so auch für seine Kundschaft an. Ebenso wie die Abgas-Hardware. Die stammt zwar von Akrapovic, ist aber im Wesentlichen eine Sonderanfertigung auf SBK-Niveau. Insgesamt legte Denis größten Wert auf einfachste Fahrbarkeit, damit sich seine beiden IDM-Cracks (Christian Kellner und Dario Giuseppetti) aufs „...Wesentliche konzentrieren können: Fahren und Gasgeben“. Wie gut das Paket tatsächlich funktioniert, zeigte sich beim IDM-Auftakt auf dem Eurospeedway Lausitz: Dario fuhr mit „unserem Testbike“ auf den 2. Startplatz, erreichte im ersten Rennen Platz 4 und stürmte im zweiten Lauf auf den 3. Podestplatz. Leider wurde daraus hinterher ein 9. Rang – nach einer 20-Sekunden-Zeitstrafe für Unpünktlichkeit im Grid. Aber: Der Speed stimmt. Und das mit einem frisch entwickelten Krad – denn es ist die erste Ducati-Saison für die Hertrampf-Truppe. Respekt. ■ 





Funktioniert auch im Nassen:
Trockenkupplung aus Ducatis
Performance-Abteilung.



Vom Feinsten:
Brembo-Brems-
besteck mit
radialen Mono-
block-Zangen.



Maßgeschneiderte Schwedenhappen:
Öhlins Feinkost aus der Zupin-Abteilung



Tief: schräge Lagen.
Hoch: Performance,
technisches Niveau
und – Spaß!

Technische Daten

Ducati 1098R SBK

Aufgebaut von: Motorrad Hertrampf/Ducatiplus
(HPC-Power), Sachsenstr. 5, 48529 Nordhorn,
Fon: 05921/37778, eMail: info@ducatiplus.de,
Web: www.hpc-power.de
Besitzer: Motorrad Hertrampf/Ducatiplus

Antrieb

Motor: 90°-V2 (modifiziert nach IDM-Reglement)
1199 ccm, Verdichtung 13,5 : 1, Leistung: 204 PS bei
12.500 U/min
Gemischaufbereitung: kombinierte Zünd/Einspritz-
anlage, Motec M800-Steuergerät, Lambda-Regelung,
Datarecording, Traktionskontrolle, neu abgestimmte
Zünd- und Einspritz-Kennfelder
Kühler: Serie, Sicom-Schläuche (kombiniert mit Alu-
Rohren zur besseren Wärmeableitung)
Auspuff: Akrapovic, teilweise Sonderanfertigung für
HPC-Power

Rahmen/Fahrwerk/Bremsen

Rahmen: Serie, Lenkkopf-Gitterrohrträger aus
Chrommolybdän-Stahl, Motor mittragend
Schwinge: Serie
Federbein: Öhlins TTX, modifiziert (Hertrampf
Superbike-Setting/Zupin), angepasste Geometrie
Gabel: Öhlins, modifiziert (Hertrampf Superbike
Setting/Zupin)
Gabelbrücken: Serie, Öhlins-Lenkungsdämpfer
Räder: Marchesini, Magnesium-Schmiederäder
Bereifung: Pirelli-Slicks (Diablo Superbike), vorn SC2
in 120er Breite, hinten SC4 in 190er Breite
Lenker: LSL
Bremsen: vorn 330er Doppelscheibe, radiale Brembo-
Vierkolben-Festsättel (Monoblock), LSL-Leitungen,
hinten 245er Scheibe, Brembo-Einkolben-Festsattel,
LSL-Leitung
Fußrastenanlage: Ducati Corse, modifiziert

Body

Tank: Serie, Schnellverschluß
Verkleidung: Ducati Corse-Rennverkleidung
Höcker: Ducati Corse
Kotflügel: Ducati Corse
Instrumente: digitales Multifunktions-Display (Ducati
Corse)

Maße/Gewichte

Gewicht: 171,5 kg (mit einem Liter Benzin, nach dem
Rennen gemessen), 52% vorn, 48% hinten
Preis: ca. 70.000 Euro