

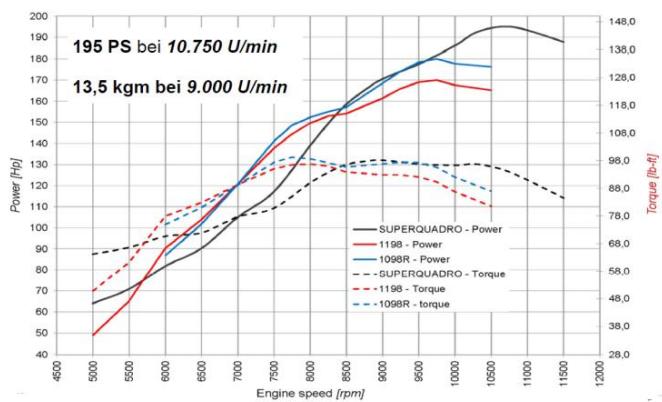
Denkwürdiges Zusammentreffen des Schriftführers mit der Ducati 1199 Panigale S ABS

Quadrophonie

Text: Reinhold Gamsjäger

Rund um Waitzendorf ist weites Land. Sobald nächtens die dunklen Blautöne am Horizont unscharf ineinander verlaufen, die Umrisse unseres Stammlokals „Seeland“ nur noch von elektrischen Lichtquellen gestützt werden, verstärkt sich dieser Eindruck noch wesentlich. Just als sich Fuchs und Hase eine Gute Nacht wünschen wollten, legte sich eine alles einnehmende Klangwolke über die scheinbare Idylle, die einzig von einem gewaltigen Zweizylinder ausging.

Zum krönenden Abschluss der vorangegangenen Clubpräsentation hielt die Ducati Panigale noch eine ergriffende Rede über die italienische Philosophie im Motorenbau. Das raue, kräftige Poltern des Superquadro stellt innerhalb der restriktiven Regulierung bei der Zulassungsbehörde eine absolute Ausnahme dar. Das Ergebnis der von uns eiligst durchgeföhrten Nahfeldmessung bleibt unter besonderer Geheimniswahrung in der dreifach versiegelten Vereinschronik unter Verschluss. Die Ducati 1199 war uns zu diesem Zeitpunkt zumindest theoretisch schon etwas näher gerückt. Die neuen Kolben laufen, um gleich beim Herzstück zu beginnen, in Nikasil - beschichteten Aluminium - Laufbuchsen. Ihre Durchmesser besitzen beeindruckende 112 mm und reduzieren den Hub im Verhältnis zu 1198,4 ccm auf 60,8 mm. Diese Formel lässt richtig große Querschnitte bei den Titanium - Ventilen zu. Immerhin 46,8 mm auf der Einlass- und 38,2 mm auf der Auslassseite. Satte 10.750 U/min bei der Nennleistung rechtfertigen ihre desmodromische Steuerung, um die Trägheit der bewegten Massen auf leistungsoptimierte Steuerzeiten zu trimmen. Der geringe Kolbenweg ermöglicht extrem hohe Drehzahlen und die enormen Kräfte verlangen geradezu nach einer gleitgelagerten Kurbelwelle, wie sie übrigens bis dato nur in der Desmosedici zum Einsatz kam.



Angesichts einer galoppierenden Herde von 195 italienischen Rossen und einem Drehmoment von 132 Nm bei 9.000 U/min ein durchaus verständlicher Aufwand. Um diese zu bewältigen, lassen die kreativen Köpfe in Bologna die künftigen Piloten keineswegs allein. Jede Menge elektronische Helferlein werken unauffällig im Hintergrund, um die lockeren Zügel zu straffen. Drei Modi lassen sich hierbei wählen, deren vorgegebene Grundeinstellungen auf die Komponenten des Motorrades einwirken. Die

Feinheiten und persönlichen Vorlieben sind recht einfach über Knopfdruck zu definieren. Im RACE - Modus ist man naturgemäß dem Urknall am nächsten. Im SPORT- und WET - Raster veranlasst das Ride-by-Wire System über je einen Servomotor pro Zylinder eine weichere Leistungsabgabe. Wobei der Regen - Modus dabei keineswegs aus dem Vollen schöpft und lediglich 120 PS frei gibt. Die beiden ersten Stufen der Traktionskontrolle (DTC) bleiben wahrscheinlich zum überwiegenden Teil Könnern oder Phantasten vorbehalten. Weitere sechs Einheiten hindern das Hinterrad daran, sich ungebührlich und frühzeitig aus dem Staub zu machen. Das von Ducati als „Engine Brake Control“ (EBC) bezeichnete technische Novum bei

einem Serienmotorrad wirkt wohl auch auf die Motorleistung, wenngleich im umgekehrten Sinn ein. In den Gehirnwunden der Panigale wird beim Anbremsen der Kurven die Stellung der Drosselklappen, Gangwahl und Drehzahl genau unter die Lupe genommen und zu einer dezenten Bremswirkung des Zweizylinders abgeglichen. Die Tragweite dieser Unterstützung ist wiederum vom eingestellten Fahrbetrieb abhängig. Die Kürzel und Begriffserklärungen setzen sich auch in der Getriebebox fort. Das Ducati Quick Shift –System (DQS) ermöglicht den Gangwechsel auch ohne Kupplungsbetätigung. Dabei unterbrechen Zündung und Benzineinspritzung automatisch ihre Arbeit und die vorwärtsreibende Energie gelangt ruckfrei ans Hinterrad. Aber Vorsicht, im WET - Modus stellt die Panigale Sicherheit über gewonnene

Sekundenbruchteile und der Schaltautomat stellt seine Kooperationsbereitschaft ein. Allein die bisher aufgezeigten Fakten weisen den 90 Grad Zweizylinder als wahren Teufelskerl aus. Neben seiner traditionellen Aufgabe als Antriebsquelle übernimmt er in der Italienerin allerdings auch noch die tragende Rolle im Fahrwerksaufbau. Er bildet den stabilen Kern für das Monocoque - Element samt Lenkkopf, Hinterradaufhängung und Heckanbau. Die Einarmschwinge besteht aus einem Verbund aus Leichtbau - Komponenten sowie Gussteilen und ist mit 533 mm ungewöhnlich lang ausgefallen. Die



Konstrukteure nennen hierbei die besseren Traktion als großen Vorteil dieser Maßnahme. Die Abstützung übernimmt ein seitlich montiertes Federbein samt Ohlins TTX - Dämpfer. Die Hebelwirkung kann recht einfach im Linkage - System von Progressiv auf Flat, also Wettbewerbserfordernisse, gewechselt werden. Die Zug- und Druckeinstellungen lassen sich genauso wie bei der 43 mm Ohlins NIX30 USD - Gabel auch während der Fahrt mit Hilfe kleiner Servomotoren einstellen.

Ein interessantes Detail verbirgt sich unter der weit vorgezogenen Frontverkleidung. Um sich ins rechte Licht zu rücken, setzt die 1199 S auf LED - Einsätze bei den Scheinwerfern. Die Realisierung dieses Unterfangens machte zusätzlich zwei kleine Kühlvorrichtungen notwendig. Abgerundet wird der Lieferumfang mittels Luftabweiser für den oberen Verkleidungsteil, kurz auch als Aero - Kit bezeichnet. Wir sprechen bis jetzt einzig und allein von der S - Version. Die Standard - Ducati kommt mit manuell einstellbaren Federelementen von Marzocchi- und Sachs sowie herkömmlichen Leuchtmittel aus. Leichte Abstriche muss sie zudem noch bei Lenkungsdämpfer, Felgen und den Carbon - Teilen hinnehmen. Auf besonderen Wunsch kann man in beiden Fällen die Panigale auch ohne ABS ordern. Wirklich vorgesehen ist dies aber offensichtlich nicht, denn der Handel behält sich hierfür eine Lieferzeit vor. Doppelt harte Zeiten für Puristen. Das Flaggschiff in dieser Modellreihe, die Tricolore, kennt dafür keinerlei Kompromisse. Race - ABS, Data Recording mit GPS - Zeiterfassung (DDA+) und zusätzlichen Titanium - Racing Schalldämpfer komplettieren mit der absolut gelungenen Lackierung das geschnürte Paket der Panigale S - Version.



Lange bevor diese Einzelheiten bekannt waren, klapperten schon laut die Ventile durch die hiesige Fachpresse. Spannend, dass eben Ducati immer wieder die Motorrad - Szene unglaublich beschäftigt und mit faszinierenden Kreationen in Atem hält. Wobei die Bologneser mit der Panigale in ein Segment zielen, in dem die Mitbewerber nur ein Ziel kennen, nämlich die Schallmauer der 300 km/h Marke mit Vehemenz zu durchbrechen. Allerdings werden dafür grundsätzlich, mit Ausnahme der KTM 1190 RC8 R, Vierzylindermotoren eingesetzt. Ducati schaffte es nicht nur den stärksten zulassungsfähigen Zweizylinder



in den Handel zu bringen, sondern sich auch in die Leistungskategorie der Konkurrenz, die in diesem Bereich mit zweifellos erklärbareren technischen Voraussetzungen aufbaut, eindeutig zu etablieren.

Für mich selbst war die Fahrt mit der 1199 S eine absolute Premiere. Die Leistungskurven ziehen in den letzten Jahren wohl deutlich an, bisher lag die Anzahl der verwertbaren Pferde numerisch allerdings immer noch unter dem Gewicht des fahrbaren Untersatzes. Mit vollem 17 Liter – Tank bleibt die Waage nun erstmals knapp unter den magischen 195 PS. Habe versucht mich einigermaßen auf die enorme Leistung vorzubereiten und mit dem hauseigenen Fahrzeug im umliegenden Wienerwaldgebiet den Staub aus dem Winterpelz zu klopfen. Aber die Panigale verfolgt natürlich eine völlig eigenständige Philosophie und verlangt Einfühlungsvermögen. Das beginnt schon bei der Sitzposition. Gegenüber der 1198 liegen die Lenkerenden 32 mm breiter sowie 10 mm weiter oben und der Sitzbank um 30mm näher. Trotz dieses Bewusstseins ruht das Körpergewicht unter anderem recht deutlich auf den Unterarmen. Die Italienerin weist hingegen eine sehr ausgewogene Lastverteilung auf. Der Motor rutschte bei gleichzeitiger Drehung nach oben Richtung Gabel. So verlagern sich 52 % der Kilos auf die Front, während sich der Rest auf die Heckpartie verteilt. Insgesamt ist die Panigale recht schmal, eine absolute Bikinifigur. Die Verkleidung liegt eng an, der kleine Schirm gibt wohl nur in Kampfhaltung Windschutz. Darunter verbirgt sich das Display mit allen erforderlichen Informationen. Augenfällig ist zudem die wunderschöne geschmiedete Gabelbrücke. Beim Druck auf den Startknopf greift die Dekompression - Automatik sowohl der relativ klein ausgefallenen Batterie als auch dem zierlichen Starter unter die Arme. Hier ist deutlich der Ernst kompromissloser Gewichtsreduktion zu erkennen. Der Widerstand der beiden Kolben konnte weiters durch die, direkt aus dem Moto GP in Serienreife übersiedelte Gerotor Ölpumpe, gemildert werden. Sie sorgt nicht nur für die Schmierung, sonder schafft darüber hinaus ein ständiges Vakuum unter den Kolbenböden. Der Motor entfacht jedenfalls augenblicklich ein wahres italienisches Feuerwerk. Kurzfristig fallen mir die bedeutsamen Worte von Andreas bei der Clubpräsentation ein: „Die hat an richtig guaden Spruch!“ Tatsächlich bietet selbst der Helm nur geringfügigen Gehörschutz. Aber was für ein Klang! Keine fünfhundert Kilometer hat die Ducati drauf, diesen Umstand signalisiert sie zusätzlich mit einem, bei 6000 U/min beginnenden, roten Bereich. Da werden die Handflächen feucht, immerhin erfordern die Einlaufzeiten besondere Umsicht und dem leichten Umlauf der Kurbelwelle sind allfällige Ungereimtheiten unterzuordnen. Der 90 - Grad Zweizylinder bietet überraschenderweise völlig unkapriziös bereits einen überdurchschnittlich elastischen Drehmomentverlauf. Auf den ersten Metern wird klar, Welch ein Präzisionswerk hier zu Gange ist. Jede kleinste Regung der Gashand kommt unvermittelt am Hinterrad an. Als Vermittlerin dazwischen liegend, lässt sich die im Ölbad laufende Kupplung, unterstützt mit Servo - Technik, leichtgängig und fein justieren. Das gänzlich neu entwickelte Getriebe arbeitet dermaßen anstandslos, sodass es echt schwer ist, allzu viele Worte darüber zu verlieren. Wenn man wirklich etwas rummeckern möchte, könnte eventuell das leichte Zupfen an der Kette beim Einlegen des ersten Ganges herhalten. Bevor die Schilderungen zu beschaulich geraten, die Italienerin lässt niemals Zweifel aufkommen, welche Ambitionen sie tatsächlich pflegt. Der Motor reißt wohl jeden in einen alarmbereiten Wahrnehmungszustand, alles drängt nach vorne. Im Ortsgebiet, quasi zur Untätigkeit verurteilt, kann sie aber auch ganz anders. Urplötzlich versagt ihr im dritten Gang die Stimme und der wuchtige Donnerschlag verebbt in ein unwürdiges Säuseln. Ohne Vorwarnung von Dieter Stummvoll hätte ich wohl völlig entnervt schwerstes Unbill angenommen, am Straßenrand geankert und die Warnweste angezogen. Dabei macht diese Vorkehrung im Auspufftrakt durchaus Sinn. Es schont das Nervenkostüm der Anrainer gleichermaßen wie jenes der Zulassungsbehörde. Mittlerweile hatte ich mich bis an den Rand der niederösterreichischen Landeshauptstadt gearbeitet. Zum Glück, die Eleganz jedes Sportmotorrades leidet im dichten Nachmittagsverkehr und zu allem Überfluss nimmt die Sitzfläche bereitwillig die aufsteigende Motorwärme auf. Rundum eine heiße Sache. Die Tiefen des Pielachtals brachten verlässlich die ersehnte Abkühlung und die Panigale durfte zumindest in Ansätzen ihr Können demonstrieren. Mühelos lässt sie sich durch die Kurven dirigieren. Bleibt dabei unbeirrbar auf der vorgegebenen Linie. Der Wechsel zwischen die Kurven geht trotz der immer noch etwas ungewöhnlichen Sitzhaltung ganz rund und leicht über die Bühne. Habe mich daher gleich mal versichert, ob tatsächlich der breiteste, je auf einem Supersportler vorgesehene



Pirelli mit dem Ausmaß von 200/55 ZR17 verbaut ist. Hat alles gestimmt. Vorne rollt der Supercorsa auf traditionellen 120/70 ZR17. Die unglaublichen Handlingeigenschaften allein den extrem leichten Marchesinis zuzuschreiben, ist natürlich auch verwegen. Es ist einfach die Gesamtabstimmung von Radstand, Abstützungswinkeln und Gewichtverteilung, die physikalische Hürden scheinbar mühelos überwindet und letztlich einen tollen Rhythmus im Kurvenkarussell zulässt. Die besondere Eigenschaft der Panigale ist, dass sie die gewünschten Handlungen so direkt und sicher ausführt. Genau damit beschert sie selbst recht feinfühligen Piloten außergewöhnliche Fahrerlebnisse. Man ist auch ohne schwingenden Holzhammer recht zügig unterwegs. Mit eingezogenen Ellbögen bringt der Blick in die Außenspiegel die gähnende Leere des Hinterlandes die Bestätigung hierfür. Im Gegenteil dazu scheinen auch die Verzögerungswerte nicht von diesem Planet. Wir brauchen dabei keinesfalls von irgendwelchen Druckpunkten daherbrabbeln. Absolut unnötig. Sobald der Bremshebel angetippt wird, greifen sich die vier Kolben der Brembo – Anlage die vorderen 330 mm Scheiben. Etwas mehr Nachdruck und die Bremskräfte steigern sich präzise und kontinuierlich. Habe bisher absolut noch nie bessere Bremsen bedient. Das gilt auch für die rückwärtig zur Verfügung stehenden 245 mm. Endlich eine Scheibe am Hinterrad, die ordentlich ihres Amtes waltet. Also weder schwammige Alibihandlungen vollführt, noch mit giftigen Biss überrumpelt. Beim Anbremsen bringt zudem die Öhlins - Gabel ihren hohen Qualitätsanspruch deutlich ins Spiel. Unaufgeregt, total entspannt absorbiert sie jegliche Energie. Dem Federbein obliegt eine besonders heikle Aufgabe. Denn die Sitzauflage vermag keine Hilfestellung für die Bandscheiben des Fahrers zu leisten. Insofern darf der perfekten Abstimmung nur ein ganz großes Lob ausgesprochen werden. Hat ja alle belustigt, als unser Präsident seine ersten Erfahrungen mit der Panigale mit „des flutscht alles“, umschrieb. Ist aber nicht unrichtig. Im Wechselspiel zwischen Blut- und Öldruck zeigt dennoch die Ducati, wer im Sinne der Kräfteverhältnisse am längeren Ast sitzt. Und irgendwann ist dann soweit. Vor allem, weil ich mir im jugendlichen Leichtsinn, der selbst vor fünfundzwanzig Jahren straflich gewesen wäre, mit der Panigale auf schmalen Straßen mit Spitzkehren die füllige Drehmomentkurve zumute. Möchte aber anfügen, dass mich ein letzter Funke Vernunft dazu anhält, die Vorzüge des WET - Modus ins Spiel zu bringen. Man soll nicht glauben, welche Turbulenzen innerhalb des vegetativen Nervensystems ablaufen. Mein Allerwertester protestiert heftig gegen die misslungenen Arschbomben vom Dreimeterbrett in den letzten eineinhalb Stunden. Das widerlegen jedoch frei herumtaumelnde Glückshormone, die darauf hinweisen, dass rundum kein Wassertröpfchen zu erkennen sei. Dies Geplänkel bringt die Unterarme erst recht in Rage, da sie der Ansicht sind, dass dauerhaft ausgeführte Liegestütze ab einem gewissen Alter unzulässig wären. Letztlich setze ich des Friedens Willen die Italienerin in Richtung der heimatlichen Herzogenburger Straße und genieße den Ausklang einer ungewöhnlichen Testfahrt, eines großen Abenteuers.

Ducati hat mit der Panigale wohl ein perfektes Superbike geschaffen, ungeteilten Zuspruch dürfen sich die italienischen Techniker in unseren Clubreihen dennoch nicht erwarten. Der Tausch des kunstvoll verschlungenen Gitterrohrrahmens gegen einen nüchternen, zweckmäßigen Bausatz ist für manche ein herber Bruch liebgewordenen Konstruktionen. Anders verhält es sich bei der Steuerkette, die im Superquadro den Ventiltrieb organisiert. Liegt daran, dass der Beliebtheitsgrad des Zahnriemens seit jeher aus ästhetischen und kostenintensiven Ursprüngen in den unteren Drehzahlen herumtrudelt. Zieht man dazu noch das Ventilservice heran, das alle vierundzwanzigtausend Kilometer anfällt, heimst die Panigale wieder jede Menge Pluspunkte ein. Aber aus welchen Blickwinkel man es auch betrachtet, die Ducati 1199 Panigale S ABS ist alles andere als ein Allroundtalent, sie ist schlichtweg eine Spitzensportlerin, wahrscheinlich derzeit die beste, die zufällig mit behördlich genehmigten Kennzeichen ausgestattet werden kann.



Technikübersicht – Ducati 1199 Panigale S ABS

Motor	Superquadro, flüssigkeitsgekühlter 90 Grad Zweizylinder 4 Ventile pro Zyl., desmodromisch gesteuert Elektronische Einspritzung, Ride by Wire
Hubraum	1198,4 ccm
Leistung	143,5 kW – 195 PS bei 10.750 U/min 132 Nm bei 9.000 U/min
Getriebe	6 - Ganggetriebe, Ducati Quik Shift System
Kupplung	Servo - Anti - Hopping, Mehrscheiben im Ölbad
Fahrgestell	Ducati Monocoque, Öhlins Lenkungsdämpfer
Gabel	43 mm Öhlins NIX30-USD-Gabel mit TIN-Beschichtung elektronisch einstellbar in Zug- und Druck 120 mm Federweg
Federbein	Progressives Öhlins TTX36 Federbein elektronisch einstellbar in Zug- und Druck Vorspannung mechanisch 130 mm Federweg
Felge	3/9 Speiche-Marchesini, geschmiedet V 3,50/17, H 6,00/17
Bereifung	V 120/70-ZR-17, H 200/55-ZR17
Bremse	330 mm Brembo-Doppelscheibe, Radial Bremszylinder Brembo M50 4-Kolben-Radial-Monoblock-Bremszangen 245 mm Brembo Scheibenbremse, Brembo 2-Kolben-Bremszange
Tank	Aluminium, 17 Liter
Maße	2075-730-1100 mm (L-B-H), 1437 mm Radstand, 825 mm Sitzhöhe
Gewicht	darüber streiten die Gelehrten
Preis	€ 28.795,-

