

DUCATI 998



Fotos: Spangi, LILA-Archiv

Unnachahmlich sind der satte Fahrbahnkontakt und das vertrauensbildende Feedback vom Vorderrad, wie es schon der 916 zu Eigen war.

Auch die neue Ducati 998 fürs Volk glänzt nun mit dem kraftstrotzenden, leicht modifizierten Testastretta-Triebwerk.

Optisch sieht die neue 998, abgesehen von dem Typenaufkleber, ihrer Vorgängerin 996 sehr ähnlich. Nur die **fehlenden Luftschlitz für den Kühleraustritt an den Verkleidungsseitenteilen** entlarven den technologischen Unterschied zum Vorjahresmodell. Die wahren Werte liegen aber im

Ab 1500/min fahrbar, legt der V2 ab 3000/min noch einen deutlichen Zapfen drauf.

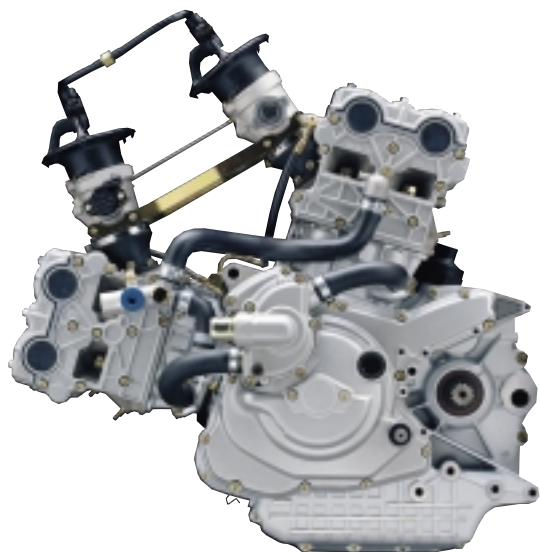
Verborgenen unter der engtaillierten Kunststoffhülle.

VOR ALLEM DER AUS DER R abgeleitete Testastretta-Motor (übersetzt: „schmaler Kopf“) ist ein deutlicher Schritt nach vorn. Das Triebwerk besitzt wie in der R **neue Zylinderköpfe mit engeren Ventilwinkeln und kompakteren Brennräumen**. Außerdem fallen die **Drosselklappengehäuse mit 54 statt 50 Millimeter Durchmesser**, zentral über den Lufttrichtern angeordnete Einspritzdüsen (wie 748 R), **dickere Auspuffkrümmer** sowie eine leichtere, kleinere elektronische Steuereinheit ins

Gewicht. Das macht aus dem ohnehin schon **kräftigen Quattrovalvole-Motor** einen noch munteren Gesellen. Mit gefühlvoller Gashand bereits ab 1500/min fahrbar, legt das Aggregat ab 3000/min noch einen deutlichen Zapfen drauf. **124 PS** sind es offiziell laut Werksangabe bei **9500/min**, eine Leistungssteigerung gegenüber dem 996-Triebwerk um stolze elf PS. Dabei fallen vor allem der weichere, aber dennoch **druckvolle Leistungseinsatz** und das **bessere Drehvermögen** auf. Im Übermut dreht der Pilot den Vierventiler leicht einmal in den



Der Typenaufkleber und die fehlenden Luftschlitz für den Kühleraustritt an den Verkleidungsseitenteilen entlarven die neue 998. Die Duc kommt als Biposto.



Der **Normalo-Testastretta** besitzt wie in der R neue Zylinderköpfe mit engeren Ventilwinkeln und kompakteren Brennräumen sowie 54er-Drosselklappengehäuse.

Begrenzer bei 10.500/min. Im Unterschied zur sündhaft teuren, exklusiven R-Variante **verzichten** die Bologneser in der Basisversion auf **Motorinnenreien aus Titan** und die eigenwillig geformte, trichterförmige Ölwanne.

Ein weiterer wichtiger Unterschied zur R ist an der **Upside-down-Gabel** vorn zu erkennen, Lieferant ist hier **Showa statt Öhlins**. Was keineswegs einen Riesennachteil bedeutet, schon gar nicht im Landstraßenbetrieb. Lediglich auf der Rennstrecke macht das schwedische Sahnestück mit mehr Dämpfungsreserven

einen den Preis lohnenden Unterschied. Das **Federbein hinten** ist auch im Falle 998 Marke **Öhlins** und erfüllt damit alle Sportfahreransprüche. Ein weiter Einstellungsbereich lässt individuelle Abstimmungsmöglichkeiten zu. Weiterhin unnachahmlich sind dieser **satte Fahrbahnkontakt** und das vertrauensbildende Feedback vom Vorderrad, wie es schon der ehrwürdigen 916 zu Eigen war. Kehrseite dieser Sportlerqualitäten ist die **stark vorderradorientierte, wenig entspannte Sitzposition**, der relativ hohe Kraftaufwand beim Umlegen vor



allem in Wechselkurven und der tourenunwürdige Fahrkomfort, mit dem nur echte Ducatisti klar kommen. Der **Soziusplatz** ist eh nur eine **Notunterbringung** für kurze Strecken.

Die Bremsanlage an der Grundversion vertraut vorn nun auf **4,5 statt fünf Millimeter dicke Bremsscheiben**, die einen eher marginalen Vorteil im Handling bringen. Als weitere Sparmaßnahme gegenüber der Sportler-Ikone R sind die **simpler aufgebauten Vierkolbensättel** von Brembo, die nicht wie in der R mit vier Einzelbelägen pro

Sattel, sondern zwei konventionellen zupacken. Die Normalo-Stopper sind zwar gut, können aber in punkto Dosierbarkeit und Verzögerungsleistung nicht an die genialen Top-Brembos heranreichen.

AUSSTATTUNGSMÄSSIG HAT SICH eigentlich kaum etwas gegenüber der 996 geändert. Den Sportfahrer erfreuen Details wie die servicefreundliche Einarmschwinge, der **quer vorm Lenkkopf montierte Lenkungs-dämpfer**, Lenkerstummel mit leicht demontierbaren Halteschellen und das rennmäßig angehauchte Cockpit. Trotz Saugrohreinstritzung vernach-

KOSTEN, TECHNIK, TESTWERTE: DUCATI 998

Kosten

Kaufpreis 16.000 Euro
Steuer jährlich 73,60 Euro
Haftpflicht 301,95 Euro
Teilkasko 269,42 Euro
Vollkasko 6604,75 Euro¹⁾

Motor

Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor. Vier Ventile pro Zylinder, über je zwei obenliegende, zahnriemengetriebene Nockenwellen desmodromisch betätigt. Leistung 124 PS (91 kW) bei 9500/min, maximales Dreh-

moment 97 Nm (9,9 kpm) bei 8000/min. Hubraum 997 cm³, Bohrung x Hub 100 x 63,5 mm, Verdichtung 11,4:1. Elektronische Benzineinspritzung, Ø 54 mm. Keine Abgasreinigung. Batterie 12 V/12 Ah, Elektrostarter.

Kraftübertragung

6 Gänge, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Trockenkupplung, Kette.

Fahrwerk

Stahl-Gitterrohrrahmen. Vorn Upside-down-Gabel, Ø 43 mm,

Federbasis, Druck- und Zugstufendämpfung einstellbar, Federweg 127 mm. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit Zentralfederbein, Federbasis, Druck- und Zugstufendämpfung einstellbar, Federweg 130 mm.

Räder und Bremsen

Leichtmetall-Gussräder, vorn 3.50 x 17, hinten 5.50 x 17. Bereifung vorn 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, hinten Scheibenbremse, Ø 220 mm, Zweikolben-Festsattel.

Maße und Gewichte

Radstand 1410 mm, Nachlauf 91-97 mm, Lenkkopfwinkel 65,5-66,5 Grad. Sitzhöhe 790 mm, Gewicht²⁾ 213 kg, Tankinhalt 17 Liter, davon 4 Liter Reserve.

Fahrleistungen

Spitze 266 km/h. Weitere Messdaten lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor.

Wartungsintervalle

1000, 10.000 dann alle 10.000 Kilometer.



Direkt von der Rennstrecke: Gabelbrücke und Cockpit.

lässigt Ducati weiterhin das Thema Katalysator.

FAZIT: EIN MOTORRAD, DAS exakt auf seinen Einsatzbereich zugeschnitten ist: **Sport pur**. Da gibt es kein Wenn und Aber. Für diejenigen, die das ultimative, kompromisslose Gerät in dieser Kategorie suchen, ist die 998 mehr denn je die geeignete Partnerin. Der neue **Testastretta-Motor** bringt zusätzliche Farbe ins Spiel, sowohl soundtechnisch wie kräftemäßig. Noch wichtiger: Er ist auch leichter fahrbar. □

SERIENAUSSTATTUNG + ZUBEHÖR

Serienausstattung

Vollverkleidung. Cockpit mit Tachometer, Drehzahlmesser, Kilometer-/Tageskilometerzähler, Kühlmittel-Temperaturanzeige und Kontrollleuchten. Lenk-/Zündschloß. Kupplungs- und Handbremshebel einstellbar. Lenkungs-dämpfer. Seitenständer. Farbvarianten: Rot, Gelb.

Original-Zubehör von Ducati für die 998

Sehr umfangreiches Angebot an technischem Zubehör wie etwa Karbon-Verkleidungsteile, Magnesium-Räder oder Verkleidungsscheiben. Nähere Infos bei jedem Ducati-Händler.