

# Druck fürs Volk

**ERSTER TEST  
DUCATI 998  
TESTASTRETTA**

Im Frühjahr stellte Ducati erstmals den neuen Testastretta-Motor in der Topsportlerin 996R vor (MSS 10). Jetzt gibts den leistungsfähigeren V2 auch in einer kompletten, «998» genannten Top-Modellreihe, bestehend aus 998, 998S und 998R. MSS konnte der «Volksversion» auf dem Circuit von Vallelunga auf den Zahn fühlen.



Das Heck der normalen 998, die als Zweiplätzer ausgelegt ist, besteht aus Stahlrohr, die Dämpfung des Zentralfederbeins von Öhlins muss im Rennstreckenbetrieb zwar schon ziemlich zuge dreht werden, reicht aber vollauf aus

TEXT: MARKUS SCHMID  
BILDER: ALESSANDRO BARBANTI,  
STEFANO GADDA, SCHMID

Auf den ersten Blick schaut «meine» 998 mit der Nummer 11 in der Boxengasse von Vallelunga aus wie die 996R, die mich vor nur einem halben Jahr auf der GP-Strecke von Valencia mit ihrem Dampf bei deutlich gesteigerter Laufkultur und ihren enorm bissigen, sensiblen Brembo-Bremsen enorm beeindruckt hat.

Der neue, leistungsfähigere 90-Grad-V2 mit den schmal bauenden Vierventil-Zylinderköpfen und der komplett geänderten

Desmodromik-Steuerung, welche engere Ventilwinkel bei grösseren Tellerdurchmessern Brennraum erlaubt, wurde seither noch einmal überarbeitet.

## **998 als Reihe**

Ihn gibts jetzt in der Basisversion 998 mit 123 PS bei 9750/min und 9,9 mkg bei 8000/min. Äusserliches Erkennungsmerkmal des «Volks-Testastretta-Motors» ist die flache Ölwanne aus Aluminiumdruckguss. Sie besteht an der 998S und der neuen Superbike-Basisversion 998R aus Sandguss und ist markant tiefer heruntergezogen, um auch im Rennbe-



trieb den Ölhaushalt sicher zu gewährleisten. In allen Testastrettas ist übrigens der Drosselklappendurchmesser von 50 mm bei der 996R auf mittlerweile gigantische 54 mm angewachsen, und auch das Volumen der Airbox nahm zu.

In der S leistet der Testastretta 136 PS bei 10 000/min und 10,3 mkg bei 8000/min. In der 996R sind es mit 139 PS bei 10 000/min und 10,7 mkg bei 8000/min noch einmal 3 Cavalli und 0,4 mkg mehr. Dafür und um noch einmal mehr Raum für Tuningmassnahmen für den Renneinsatz zu bieten, wurde in der R auch der Hub von den üblichen 63 Testastretta-

stretta-Millimetern auf 58,8 mm verkürzt. Das erlaubt eine um 4 mm auf 104 mm vergrößerte Bohrung und damit ein höheres Drehzahlniveau. Ausserdem erhöhte man auch das Verdichtungsverhältnis von 11,4 : 1 in der Ra auf 12,3 : 1.

### Feine Unterschiede

Wie gesagt, auf den ersten Blick also ist die 998 kaum von einer S- oder R-Version zu unterscheiden. Erst bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass das leichte Fünfspeichen-Gussrad vorne von einer Showa-Upside-down-Gabel geführt wird. Und zweiteilige, verschraubte Vierkolben-



Der Lenkungs-dämpfer ist wie üblich nicht einstellbar



Klassisches Minimal-Cockpit mit zwei analogen Rundinstrumenten

Epochale Form, überall kopiert, aber in ihrer Radikalität unerreicht: die bald zehnjährige 916er-Front sorgt auch heute noch für erhöhten Puls



Bremszangen mit zwei Belägen packen die 320er-Scheiben. In der R-Version steckt vorne eine teurere Öhlins-Tele, ebenfalls mit Titan-Nitrid-beschichteten Innenrohren. Dazu kommen einteilige Superbike-Vierkolben-Bremszangen mit vier Einzelbelägen.

**Sensibel einstellbar**

So, jetzt wissen wir, worauf wir in den schnellen Wechselkurven von Vallelunga, deren Rhythmus von zwei eckigen Schikanen und zwei 180-Grad-Kehren gebrochen werden, sitzen.

Die übliche, flache Ducati-Sitzposition mit den hohen Fussrasten scheint nach den ersten Besichtigungsrunden besonders ungemütlich für die Handgelenke. Zudem rutscht das Vorderrad, besohlt mit dem kalten Pirelli Dragon Evo in Corsa-Mischung schon bei 75%-Schräglagen dauernd weg. Weich und kontrollierbar zwar, aber eben doch ungemütlich.

Wir nehmen die lediglich 5 Klicks zugeordnete Einwärtsdämpfung der Telegabel ganz raus, und siehe da: Die Gabel reagiert sensibel auf die Veränderung, die Front wirkt weniger hart, das Vorderrad vermittelt mehr Sicherheit.

**Kulturpaket**

Dass der Testastretta-V2 für einen Supersport-Motor von Ducati, unter anderem bedingt

durch den weit leistungsfähigeren Marelli-Zentralrechner (Marelli 5.9 CPU), extrem kultiviert zur Sache geht, wissen wir ja jetzt bereits. Schon ab 2000/min kann man ihn in den unteren Gängen mit Volllast quälen, ohne dass der Achtventiler unwillig zu stampfen beginnt. In den oberen Gangstufen gilt dasselbe etwa ab 2500/min.

Jetzt mal Gas! Ab 7000/min ist für die Rennstrecke richtig Druck vorhanden. Satt brummend zieht der V2 hoch, die Nenndrehzahl von 9750/min ändert kaum etwas am Vortrieb, der hält praktisch unverändert an, bis der Achtventiler bei 10 500/min in den weich einsetzenden Begrenzer bollert. Die Leistungskurve scheint ab der Höchstleistung kaum abzufallen.

Auch dieser Ducati-V2 glänzt mit hervorragender Traktion aus relativ tiefen Drehzahlen. Dabei werden die bauartbedingten Vibrationen auch unter Vollast in tieferen Drehzahlregionen nie lästig, der Testastretta-Motor wirkt nie wirklich angestrengt, nur ab 7000/min reißt er nicht so spontan, ja fast brutal an, wie es der 996R-Motor mit seinen 13 mehr-PS im Frühling tat. Logisch, schliesslich arbeiten in der R auch Nockenwellen mit völlig anderen Steuerzeiten.

**Schaltung: eindeutig**

Die Anschlüsse der Gangstufen passen auf der Strecke perfekt.



**Die USD-Gabel von Showa reagiert sensibel auf Einstellungsveränderungen, die «normale» Brembo-Bremse genügt vollauf**

Knochig, aber jederzeit präzise rasten die Gänge ein. Voraussetzung: Der Schalthebel muss zwischen den Wechseln komplett entlastet werden, was mit nord-europäischen Schuhnummern in dieser Racer-Sitzposition etwas Konzentration erfordert.

Am einstellbaren Handhebel der hydraulischen Mehrscheiben-Trockenkupplung braucht zwar wie üblich bei den Bologneserinnen ordentlich Kraft, sie bleibt aber immer gut dosierbar.

Der Anti-Hopping-Mechanismus, der im Frühjahr noch beim Schalten im Teillastbereich unangenehm durch Schläge des Hebels in die Finger der Kuppelungshand auffiel, arbeitet wesentlich diskreter und jederzeit effizient, das Hinterrad ist auch mit mutwillig unsensiblen



**Wie alle Testastretta-Modelle weist auch die 998 der besseren Aerodynamik zuliebe keine seitlichen Abluftschächte auf**

**TECHNISCHE DATEN  
DUCATI 998  
TESTASTRETTA**

**Motor:** Flüssigkeitsgekühlter V2-Viertakter, Kurbelwelle quer liegend. Zylinderwinkel 90°. Je zwei oben liegende, über Zahnriemen gesteuerte Nockenwellen, je zwei über Öffner- und Schliessnocken mit ausser liegenden Öffnerschlepp- und innen liegenden Schliesserkipphebeln (desmodromisch) zwangsgesteuerte Einlass- und Auslassventile pro Zylinder. Ventilwinkel total 25° (E 12°, A 13°), Ventilteller-ø: E 40 mm, A 33 mm. Elektronisches Motormanagement von Weber/Marelli mit Benzineinspritzung (je 1 Düse pro Zylinder) und elektronischer CDI-Zündung. Nasssumpfschmierung mit Ölkühler. E-Starter. BohrungxHub 100x63,5 mm  
Gesamthubraum 998 cm³  
Drosselklappen-ø 54 mm  
Verdichtungsverhältnis 11,4 : 1

**Leistungsdaten (CH- und EU-Version):**  
max. Leistung 123 PS (91 kW)  
bei 9750/min  
max. Drehmoment 9,9 mkg (96,9 Nm)  
bei 8000/min

**Kraftübertragung:** Zahnradprimärtrieb, gerade verzahnt. Hydraulische Mehrscheiben-Trockenkupplung. Sechsganggetriebe. Endantrieb über Dichtringkette.

**Fahrwerk:** Gitterrohrbrückenrahmen aus Stahlrohr mit angeschraubtem Heck, Motor voll mitttragend. Vorne ölgedämpfte Upside-down-Telegabel von Showa, Innenrohr mit TiN-Beschichtung, in Federvorspannung, Ein- und Auswärtsdämpfung (je 24 Klicks) einstellbar. Hinten Einarmschwinge aus Leichtmetallguss, aktiviert über Schubstrebe und Kipphebel das in Vorspannung (stufenlos), Ein- und Auswärtsdämpfung (je 28 Klicks) einstellbare Öhlins-Zentralfederbein. Gabelinnenrohrdurchmesser 43 mm  
Federweg vorne 127 mm  
Federweg hinten 130 mm

**Räder:** Fünfspeichen-Gussräder aus Leichtmetall von Marchesini. Schlauchlose Radialreifen (Testmaschine: Pirelli Dragon Evo Corsa). Felgendimension vorne MT 3.50x17  
hinten MT 5.50x17  
Reifen dimension vorne 120/70 ZR 17  
hinten 190/50 ZR 17

**Bremsen:** Brembo. Vorne zwei gelochte, halb schwimmend gelagerte Stahlscheiben mit Vierkolbenzangen. Hinten gelochte Einzelscheibe mit Zweikolbenzange. Bremsmomentabstützung auf Schwinge. Bremsscheiben-ø vorne 320 mm  
hinten 220 mm

**Abmessungen und Gewichte:**  
Radstand 1410 mm  
Lenkkopfwinkel einstellbar 66,5°-65,5°  
Nachlauf 91-97 mm  
Lenkerbreite innen/aussen 520/780 mm  
Sitzhöhe 790 mm  
Tankinhalt, dav. Reserve 17,0/4,0 l  
Halbtrockengewicht (ohne Benzin) 198 kg

**Preis:** (alle inklusive MwSt./Transportpauschale/LSVA) Fr. 25990.-, Farben Rot, Gelb (998S: 30990.-; 998R: um 43 500.-).

**CH-Import und Bezugsquellennachweis:** Motorimport SA, Via Vedeggio 4, 6928 Manno; Tel 091 604 55 62, Fax 091 600 24 84, Internet: www.ducati.ch



**Auch in der Strassenausführung haben die Durchmesser der Auspuffrohre mit 45 mm mittlerweile einen deftigen Durchmesser erreicht**

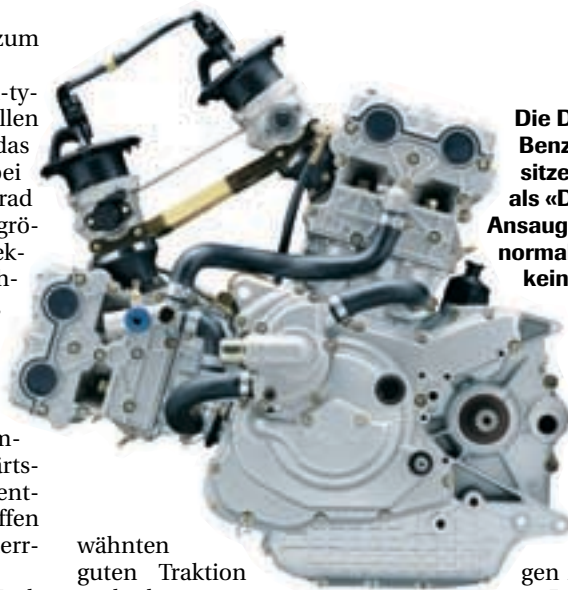
Schaltmanövern kaum zum Stempeln zu bringen.

Das Handling ist Ducati-typisch. In den weiten, schnellen Kurven liegt die 998 wie das sprichwörtliche Brett, auch bei leicht rutschendem Hinterrad reagiert sie nie nervös, auch größere Rutscher werden unspektakulär verdaut. Mit zunehmender Streckenkenntnis, demzufolge mehr Mut am Gasgriff und mehr Druck am 190/50er-Schlappen beginnt zwar das Heck beim Hinausbeschleunigen zu pumpen, aber sobald die Einwärtsdämpfung am Öhlins-Zentralfederbein von 13 Klicks offen um die Hälfte zugedreht ist, herrscht wieder Ruhe im Gebälk.

Der breite Gummi im Heck dient nur dem Prestige vor der Gartenbeiz. Die Lauffläche wird auf der Duc kaum ausgenutzt, dafür reagiert das Motorrad relativ unhandlich auf schnelle Lenkimpulse, was sie bei schnellen Richtungswechseln träge macht.

### Die V2-Wechselkurve

In den Schikanen lernen wir dann von den alten Ducati-Füchsen, wie sich dieser Nachteil minimieren lässt: Man fährt enge Wechselkurven grundsätzlich einen Gang höher, wodurch der Effekt der drehenden Massen im Motor, welche die ganze Maschine stabilisieren und dadurch die Fuhre noch träger auf Richtungswechsel reagieren lassen, deutlich verringert wird. Dank der er-



**Die Düsen der Benzineinspritzung sitzen leistungsfördernd als «Duschen» über den Ansaugtrompeten, die normale 998 besitzt noch keine tiefere Ölwanne**

wählten guten Traktion und des satten Drehmomentes schon bei relativ tiefen Drehzahlen wird man dabei kaum langsamer.

Die positive, Ducati-typische Kehrseite der Geschichte: Der Geradeauslauf und die Richtungsstabilität in Schräglage sind absolut bombensicher.

### Bremsen: Wir sind froh

Noch ein Wort zu den Bremsen. Die 998 ist vorne mit den Standard-Vierkolbenzangen von Brembo an den 4,5 mm dünnen 320-mm-Stahlscheiben ausgerüstet. Zur Erinnerung: Diese Zangen bestehen aus zwei verschraubten Hälften, die sich unter maximalem Bremsdruck minim spreizen, was Bremsleistung und Dosierbarkeit reduziert ge-

genüber den einteiligen Zangen der R-Bremsen. Diese glänzen mit absolut brachialem Biss bei geringstem Fingerdruck. Die konventionellen Zangen der Normal-998 hingegen sind einfach gut. Alles stimmt: fühlbarer Druckpunkt,

linear mit der Handkraft zunehmende Leistung und dadurch einwandfreie Dosierbarkeit, und bei Bedarf bringt man das Hinterrad auch mit zwei Fingern am vierfach einstellbaren Hebel in die Luft.

Dafür verlangt die Vorderbremse der 998 keine zusätzliche Aufmerksamkeit und keinen Bodybuilder-Oberkörper wie die Mega-Anlage der R. Gute Leistung für gutes Geld und kein Stress mit einer überforderten Feinmotorik der Bremshand.

### Was noch?

Wir fahren die 998 in Vallenga mit der strassenlegalen Auspuffanlage. Als Zubehör gibts aber Karbon-Endtöpfe vom italienischen Hauslieferanten von Ducati, Termignoni, bei deren Montage der Bologneser Hersteller einen Leistungszuwachs von 5% verspricht. Ausserdem erhielt die 998 auch Verkleidungsteile aus neuem, flexiblerem Kunststoff (Technopolymer; die R trägt weiterhin Karbon) und jede Menge neuer Schriftzüge – logisch nach dem Titelgewinn des Ducati-Werksfahrers Troy Baijlyss.

### Generationenwechsel

Ducati hat mit der 998 in der günstigsten Variante den Generationenwechsel zum Testastretta-Motor bei den Strassensportlern vollständig vollzogen und wird dafür nur Applaus ernten. Der Motor der 916/996 war an seine Grenze gelangt und brauchte auch wegen der kommenden Abgasnorm Euro 02 (ab 2003 gefordert) einen leistungsfähigen, saubereren Nachfolger. Die Duc-Glaubensgemeinschaft wird den kultivierten, starken Testastretta-V2 mit offenen Armen empfangen. ■

