

IOANNONI- DUCATI

TEXT UND FOTOS: ANDY GLÄNZEL

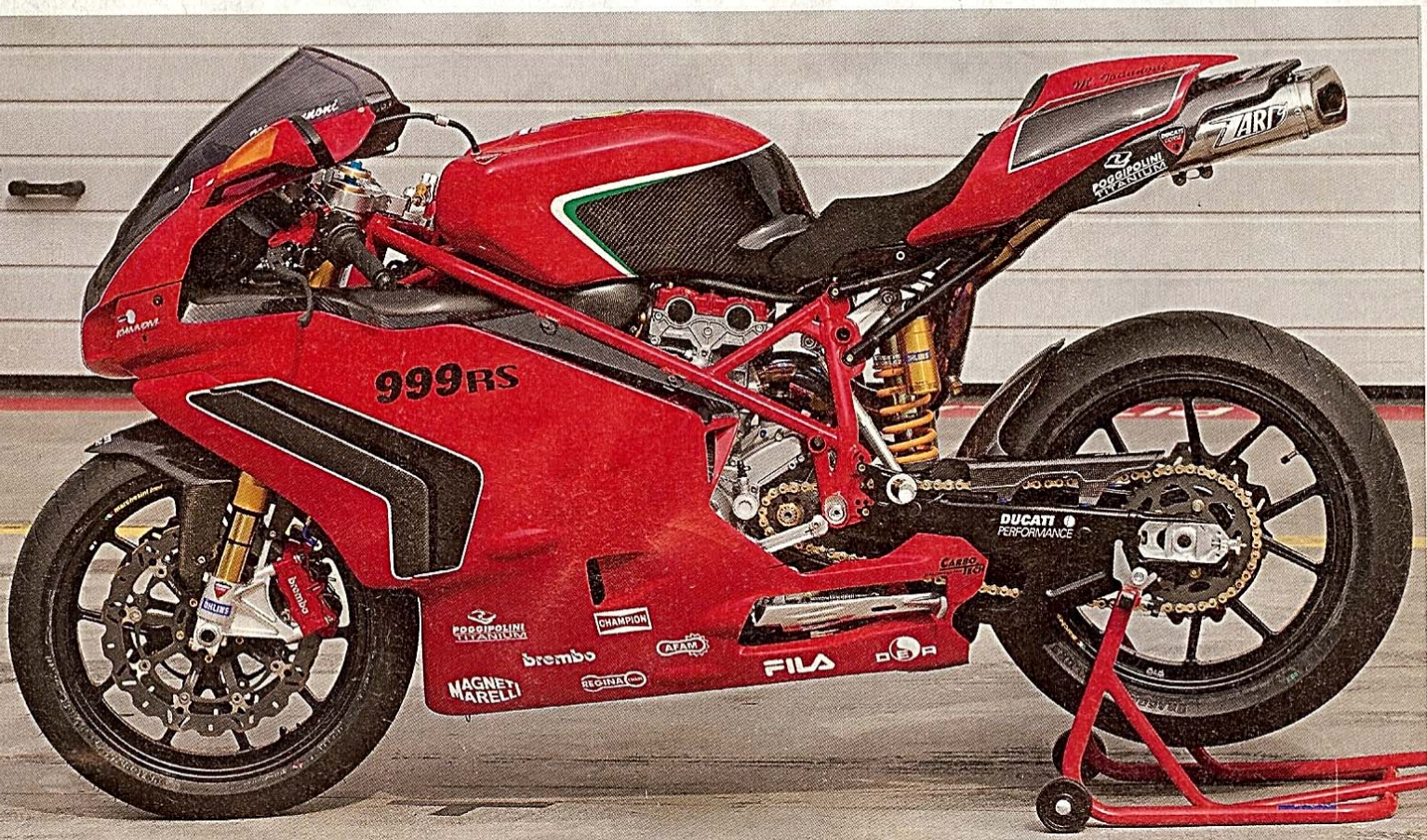


Superbike-Weltmeisterschaftspilot
Christian Zaiser sticht mit der Ioannoni-Ducati 999
in die Ecke „Ungewohnt ist das starke
Drehmoment,“ sagt Zaiser



Hochwertig, mit
bestem Fachwissen und
feinen Komponenten hat der
renommierte Tuner Mario Ioannoni
eine **DUCATI FÜR DEN GENUSSFAHRER**
veredelt. Nicht die größtmögliche
Spitzenleistung mit scharfer Leistungskurve
sondern Leichtbau und maximales Drehmoment für
angenehmes Kurvenschwingen waren das Ziel

Handwritten signature or mark.



Ist die 1098 wirklich schöner? Exklusives Karbon plus Tuningmaßnahmen am Motor. Vollgetankt wiegt die Ioannoni-Ducati 999 nur noch 189 Kilogramm

Drehmoment, das ist es, was einen Zweizylinder gegenüber einem Vierzylinder auszeichnet. Das Drehmoment macht es möglich, dass man mit niedrigeren Drehzahlen und dennoch mit viel Schmalz von einer Kurve zur nächsten surfen und die Geraden dazwischen wie mit einem Raketentriebwerk entlang schießen kann. Der Motor fühlt sich viel souveräner an, wenn er

Mit viel Drehmoment blubbert und poltert der getunte Twin beruhigend und souverän

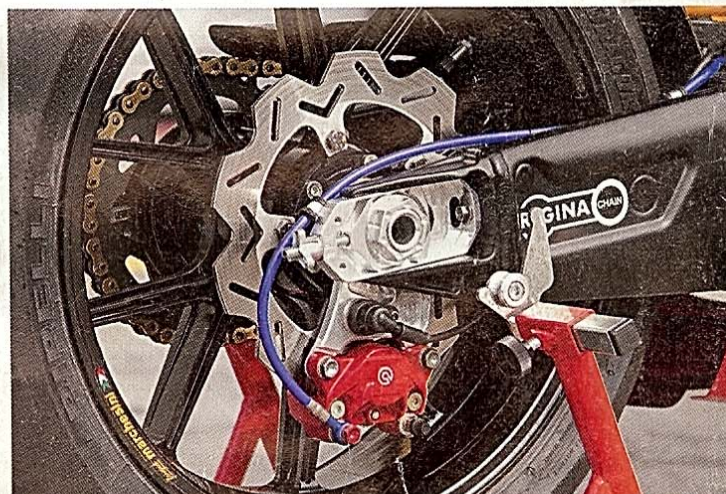
weniger hoch drehen muss, die Nerven des Piloten werden geschont, weil keine sägende, hochfrequente Geräuschkulisse nervös macht. Wer kein Profi-Rennfahrer ist, wird auf einem solchen Twin entspannter und wahrscheinlich sogar schneller fahren, als auf einem feinnervigen 1000er Vierzylinder. Drehmoment macht es möglich.

Mit seiner 999 RS hat der Tuner Mario Ioannoni diesen Ansatz konsequent verfolgt. Nicht für die spitzenleistungsgeilen Rennfahrer, sondern für den Otto Normal-Motorradfahrer hat er ein Motorrad optimiert. Statt auf schiere Spitzenleistung hat er den Desmo-Twin auf eine optimale Drehmomententfaltung hin verfeinert. Entspricht es doch eher den allgemeinen Ansprüchen, in jeder Drehzahl Lage ordentlich Dampf zur Verfügung zu haben.

Die Ingolstädter Firma Ioannoni kann auf eine lange Erfahrung im Tuning von Ducati-Zweizylindern zurückgreifen. Senior Guiseppe Ioannoni gründete das Geschäft bereits 1976, und in der zweiten Generation arbeitet inzwischen Junior Mario kräftig mit. Von der Kundschaft wird das gewachsene Fachwissen der Ioannonis honoriert, und seit Mario bei der Ducati-Speedweek und im Speer-Cup aktiv und schnell mitmisch, kommt die Kundschaft teilweise aus 500 Kilometern Entfernung. Sogar aus Österreich und der Schweiz reisen Ducati-Interessierte nach Bayern, um sich ihren Desmo-Twin veredeln zu lassen. Aktuell unterstützt Ioannoni-Ducati den Österreicher Ives Polzer mit einer Ducati 749 R in der Supersport-Weltmeisterschaft mit Know how und Motortuning.

Für den Privatgebrauch hat Juniorchef Mario Ioannoni aus einer Ducati 999 S eine echte Perle für die Piste oder auch für den eher gediegenen Landstraßenritt gezaubert. Hochwertige Aufarbeitung

und beste Komponenten wurden in das Feintuning der Ducati gesteckt. Das fängt schon beim Erscheinungsbild der Schönen an. Die Verkleidungsschale besteht komplett aus federleichtem Karbonlaminat. Wie bei einem Porsche sind die Brembo-Monoblock-Bremszangen vorn und die Zweikolben-Bremszange hinten rot lackiert. Passend dazu schimmern auch der Bremszylinder und der Kupplungszyylinder rot, die Schläuche zu den Stoppfern sind blau. Doch das ist nur das äußere Kleid. Noch wesentlich mehr Arbeit und Aufwand stecken unsichtbar in den Innereien der 999 S. >



Schöner Kettenspann-Mechanismus, Brembo-Zange und leichte Wave-Scheibe



Ländermix: Die Kupplungs-
scheiben der Anti-Hopping-Kupplung
kommen von EVR aus Italien.
Die Mechanik lieferte der tschechische
Hersteller TSS



Am Federbein wurde lediglich die Feder gegen ein härteres Pendant ausgetauscht. Die Fußrasten sind einstellbar, das Schaltschema wurde umgedreht

Mehr Drehmoment bringt bereits eine extra große Airbox. Gemeinsam mit einer ZARD-Komplettauspuffanlage samt 57er Krümmern und einem passenden, offenen Superstock-Einspritzmapping wird der Grundstock für mehr Durchsatz und mehr Drehmoment gelegt. Auch wenn es nicht das primäre Ziel war, dreht die Ducati mit diesem Mapping bis auf 12 000 Umdrehungen. Damit hört der Spaß aber noch lange nicht auf.

Der Motor wurde komplett überarbeitet und auf niedriges Gewicht der bewegten Massen hin optimiert. Sind die bewegten Teile leichter, dreht der Motor unmittelbarer und schneller hoch. Wenn man dazu auch an den rotierenden Massen Gewicht einspart, lenkt sich die Maschine noch leichter und handlicher, da die Kreiselkräfte der rotierenden Massen dafür verantwortlich sind, dass die Maschine stabil immer gerade aus fahren will. Mit leichteren rotierenden Massen fällt der Lenkimpuls leichter aus, der notwendig ist, um das Motorrad in eine andere Richtung zu dirigieren. Leichtere Motorenteile bringen also neben mehr Beschleunigung auch ein leichteres Handling.

Diese Regeln hat Mario Ioannoni perfekt umgesetzt. Der Primärtrieb wurde erleichtert, die Kurbelwelle feingewuchtet. Zur Serie 40 Gramm leichtere Pistal-Racing Kolben treiben diese an. Die Kanäle des Zylinderkopfes wurden überarbeitet und im Inneren steuern einstellbare Nockenwellenräder die Ventile. Die Spannrollen der Zahnriemen bestehen aus dem leichten Werkstoff Ergal.

Auch das Getriebe wurde gewichtsoptimiert und einige Gramm rotierender Massen abgefeilt. Weiter wurden die meisten Schrauben durch solche aus Titan ersetzt. Allein diese kleinen Elemente sparen

am ganzen Motorrad rund zwei Kilogramm. Magnesiumdeckel an Motor und Kupplung runden das Leichtbaufwerk ab. In der Summe wiegt die Ioannoni-999 nur noch 189 Kilo mit vollem 19-Liter-Tank und damit 22 Kilo weniger als beim Serienmodell.

Für den schnellen Einsatz auf der Rennstrecke leitet ein EVR-Primärtrieb mit 48 Zähnen über die TSS-Anti-Hopping-Kupplung



Wir wollen's nicht probieren: Sturzresistenter Klapp-Bremshebel

die Kraft auf die Kette. Zu guter Letzt wurde die Maschine mit einem Powercommander auf dem Prüfstand abgestimmt und das Einspritzmapping auf die speziellen Tuningmaßnahmen angepasst. Am Hinterrad gemessen bringt es die Ducati auf stolze 148 PS. Noch imposanter aber sind die 112 Newtonmeter maximales Drehmoment.

Dampf für schaltfaules Fahren steht also mehr als genug zur Verfügung. Wie aber fährt sich der Bolide? Kurz gesagt: fantastisch! In jeder Drehzahlrange schiebt der Twin mit leichtfüßiger Kraft voran, die Reifen sind schnell am Limit, wenn man dies möchte und ordent-

Ioannonis Werkstatt ist eine Art Werks-Rennabteilung für Privatleute

lich am Gasgriff dreht. Schon ab 5000 Umdrehungen packt die Ioannoni-999 an wie ein wild gewordener Stier und schleudert Ross und Reiter mit spannungsgeladenem Punch auf die Geraden. Dabei ist die Abstimmung sehr gut gelungen. Die Maschine hängt sauber am Gas und auch bei Teillast gibt es kein Ruckeln oder Verschlucken. Gut, dass vor der nächsten Kurve die Brembo-Stopper vehement in die Braking Wave-Bremsscheiben beißen. Mit dem typischen Pfeiffen vernichtet diese Kombination die Geschwindigkeit schnell, sicher und mit klarem Druckpunkt.

Das Fahrwerk gibt Ducati-typisch glasklare Rückmeldung. Bis auf eine härtere Feder im hinteren Federbein hat Ioannoni das Fahrwerk im Originalzustand belassen. Und das ist gut, denn das funktioniert ausgezeichnet. Die Anti-Hopping-Kupplung ist auf noch früheres Auskuppeln beim Herunterschalten eingestellt. Komplette ohne Bremsmoment vom Motor kann man sich noch besser auf den Bremsvorgang konzentrieren und erst im richtigen Moment, nämlich beim Gasanlegen in Kurvenmitte, kuppelt diese sanft wieder ein. Und schon geht es ab auf die nächste Gerade.

Wenn Ihnen jetzt das Wasser im Mund zusammengelaufen ist, kommt am Ende der Haken an der ganzen Geschichte. Der Preis



Rot lackierte Bremszangen setzen einen zusätzlichen optischen Akzent

für die Maschine ist nämlich ebenso edel wie die ganze Aufmachung: 30 000 Euro ruft die Ioannoni-Schmiede für die 999-Rakete auf. Klingt horrend, wenn man jedoch die ganze Arbeit, die im Motorrad steckt, bedenkt, ist es ein angemessener Wert.

Übrigens hat man in Ingolstadt auch schon eine Ducati 1098 unter die Lupe genommen. Die Neue hat auf dem Prüfstand schon über 175 PS gedrückt. „So einen starken Twin hatten die noch nie auf der Rolle. Sie hatte fünf PS mehr als eine Suzuki GSX-R 1000“, sagt Mario Ioannoni schelmisch lächelnd. Wir werden berichten. □

TECHNISCHE DATEN: IOANNONI-DUCATI 999

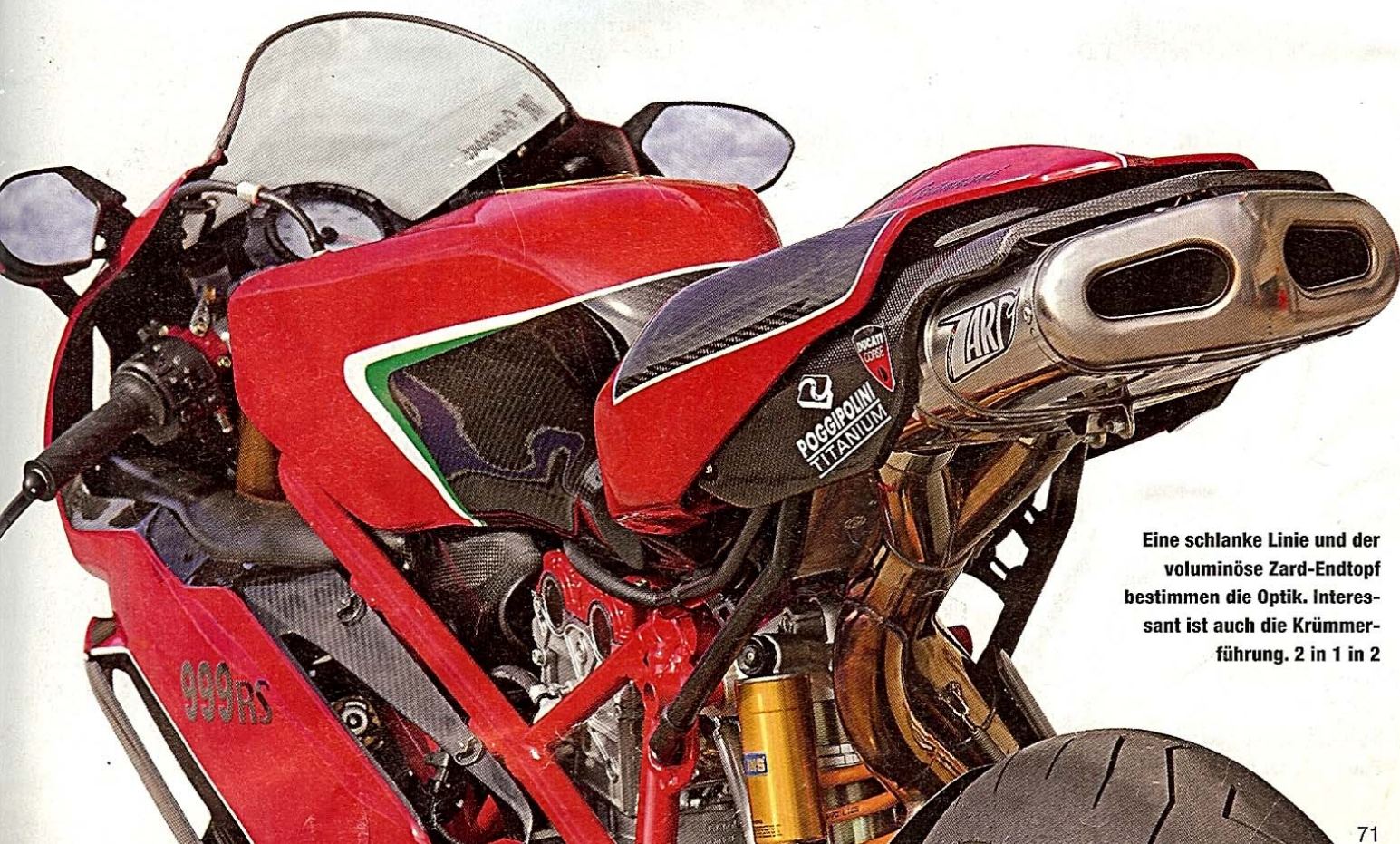
Preis: 30 000 Euro

Leistung: 148 PS (109 kW) bei 10 500/min, maximales Drehmoment 112 Nm (am Hinterrad gemessen)

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, wassergekühlt. Vier desmodromisch gesteuerte Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 100 x 63,5 mm, Hubraum 998 ccm. Pistal Racing-Kolben, feingewuchtete Pleuellwelle, Zylinderkopf überarbeitet, Elektronische Benzineinspritzung mit offenem Superstock-Mapping, Drosselklappen-Ø 54 mm. Zard-Auspuffkompletanlage Ø 57 mm. Elektrostarter. Gewichtsoptimiertes Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtingkette

Fahrwerk: Stahl-Gitterrohrrahmen. Upside down-Telegabel, Ø 43 mm, voll einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 128 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm. Lenkkopfwinkel 65,5 bis 66,5 Grad, Nachlauf 125/128 mm, Radstand 1420 mm, Sitzhöhe 780 mm. Tankinhalt 19 Liter

Kontakt: Ioannoni Ducati, Schillerstraße 90, 85055 Ingolstadt, Telefon (0841) 52 254, Telefax 26 146, Internet www.ioannoni-corse.com



Eine schlanke Linie und der voluminöse Zard-Endtopf bestimmen die Optik. Interessant ist auch die Krümmerführung. 2 in 1 in 2