





# IOANNONIS GNADE

Jörg Henricy fühlte sich von seiner Kilogixxer bedroht. In seiner Not suchte er Hilfe bei Don Mario Iannoni, der ihm mit einer scharfen Ducati 848 die Freude an der Rennstrecke zurückbrachte.



**TEXT + FOTOS:** Andy Glänzel

» Vierzylinder mit 1000 Kubik und runden 180 PS sind schwer angesagt. Das in dieser Leistungsklasse viele Fahrer überfordert sind, wollen manche nicht wahrhaben. Es ist aber Fakt, dass man mit weniger Leistung erst einmal leichter auf schnelle Rundenzeiten kommt, weil man sich besser auf die Dinge konzentrieren kann, die schnell machen: Mit der passenden Geschwindigkeit durch die Kurven fliegen und mit gutem Zug aus den Kurven zu beschleunigen.

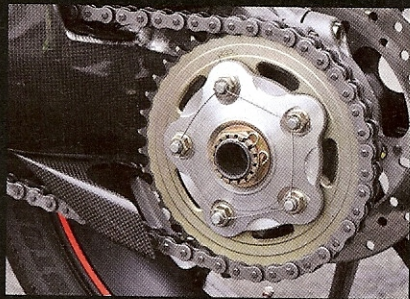
Nach einigen Jahren Erfahrung mit einer Suzuki GSX-R 1000 hat sich Jörg Henricy getraut, seinen Kilogixxer zu verkaufen und auf eine Ducati 848 um zu steigen. Eine Entscheidung, die er bisher nicht bereut hat. Mit der neuen Maschine hat der Chef einer Marketingagentur deutlich mehr Spass am Heizen auf dem Ring und klar weniger Angst vor einem Highsider.

Im letzten Sommer war die Maschine nur optisch eine Augenweide, was wohl für einen Designer auch das mindeste sein sollte. Im letzten Winter hat Henricy das Motorrad dann bei Mario Iannoni zur Leistungskur geschickt. In Ingolstadt wurden der 848 durch eine feine Überarbeitung des Motors ungefähr 15 PS mehr antrainiert. Der bekannte Ducati-Tuner überarbeitete die Kanäle, erhöhte die Verdichtung und optimierte die Ventile. Durch Verdrehen der Nockenwellen wurden andere Steuerzeiten mit höherer Überschneidung der Ventile in der Auslass-Ansaugphase eingestellt. Die Klappe am Auspuff wurde still gelegt, da diese lediglich den TÜV-Prüfer bei der Lärmmessung glücklich macht und dieses Motorrad in näherer Zukunft keinen TÜV sehen wird. Und schließlich fettete Iannoni das Gemisch mit einem anderen Einspritzmapping an. An der Einlassseite kommen durch Polydom-SBK-RamAir-Kanäle aus Carbon und einen BMC Luftfilter mehr Frischluft an die Drosselklappen.

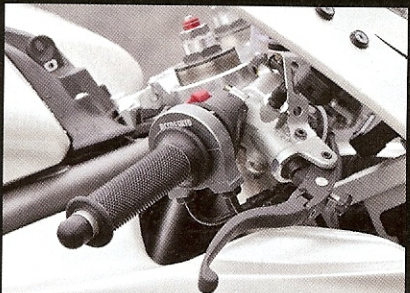
Die Lambda-Sonde wurde ebenfalls per geänderter ECU-Software abschaltet, und auf dem Micron-Prüfstand leistet die Ducati mit 143 PS soviel wie bisher keine 848. Dazu muss man auch festhalten, dass der Motor absolut auf Standfestigkeit getrimmt wurde. Die Überarbeitung ist nicht so scharf, dass man alle 500 Kilometer die Ventile kontrollieren muss. Darauf hätte der Eigentümer absolut keine Lust, geht es bei ihm nicht um das letzte PS, sondern um bessere Fahrbarkeit und eben ein wenig Mehrleistung. Dem tut auch eine Anhebung des Drehzahlbegrenzers auf 11.400 Umdrehungen keinen Abbruch. Die originalen Krümmer hat Mario Iannoni poliert und Akrapovic-Endtöpfe drauf gesteckt.

Durch das Tuning fährt sich die 848 in allen Bereichen besser. Die Müdigkeit im unteren Drehzahlbereich ist weg, das Motorrad dreht gierig hoch, und der größte Vorteil liegt im Bereich bis 9.000 Touren. Auch bei hohen Drehzahlen geht der Motor besser, aber beim Durchzug aus mittleren Drehzahlen spürt man es noch stärker. Auch die kleine Drehzahlreserve ist hilfreich, da man sich auf kurzen Geraden manchmal einen Schaltvorgang sparen kann.





Kohle für die Schwinge: Carbon-Schwingschoner



Finger am Abzug: Kurzhubgasgriff von Moto Accassato



Aufgeräumt und edel: Ducati-Cockpit plus AIM-Laptimer



Passen perfekt zur Duc: Klappbare Hebel von PT



Geniales System: Vielfach justierbare Gilles-Fussrastenanlage



Jetzt höhenverstellbar: Ein höheres Heck tut jeder Sport-Ducati gut



## Technische Daten

**IOANNONI DUCATI 848**

**Motor:** Maximalleistung 143 PS

Viertakt Zweizylinder V-Motor, wassergekühlt, Vier Ventile pro Zylinder, Desmodromik, Bohrung x Hub 94 x 61,2 mm, Hubraum 849,4 ccm, Accassato-Kurzhubgasgriff, Polidom SBK-RamAir-Kanäle, BMC-Luftfilter, elektronische Benzineinspritzung, elliptische Drosselklappen, Akrapovic-Endtöpfe, AIM-Laptimer

### Fahrwerk:

Stahlrohr-Gitterrahmen. Vorn Upside-Downgabel Durchmesser 43 mm, Federweg 120 mm, voll einstellbar, hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, Federweg 127 mm, voll einstellbar, Bereifung Bridgestone BT003 vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17, PT-Brems- und -Kupplungshebel, Bremsscheiben Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten Durchmesser 245 mm, Gilles vcr38gt-Fussrastenanlage, Kuhn GFK-Verkleidung, Sebimoto-Kotflügel und -Verkleidungshalter, Carbon-Schwingschoner, Concorso Neopren-Sitz, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad, Nachlauf 97 mm, Radstand 1430 mm, Sitzhöhe 820 mm, Tankinhalt 15,5 l,

### Kontakt und Infos

[www.ioannoni-corse.com](http://www.ioannoni-corse.com)

Tel. 0841/52254

Am Fahrwerk wurde mit wenig Aufwand optimiert. Nach Einbau einer verstellbaren Zugstrebe wurde das Heck um drei Millimeter angehoben. Die originalen Feder Elemente wurden beibehalten, lediglich durch etwas mehr Öl in der Gabel das Luftpolster verkleinert. Dadurch bietet die Gabel nun genügend Reserve beim harten Anbremsen.

Da keine Lichtanlage mehr gebraucht wird, trägt ein leichteres Alugeweihs das Anzeigenelement und die Verkleidungskuppel. Mit einstellbaren Gilles-Fussrasten kommen die zarten Füßchen in die optimale Position, genauso wie bei den frei einstellbaren PT-Brems- und Kupplungshebeln. Ein Kurzhub-Gasgriff aus gefrästem Ergal mit 30% weniger Hub hilft das Gas einfacher komplett auf zu ziehen. Und bei den Bremsbelägen haben sie Lucas TRW CRQ als optimal herausgestellt. Mit den SRQ war der Verschleiß einfach zu groß. Ebenso hat sich beim Experimentieren mit den Reifen der Bridgestone BT003 in Version 2 mit etwas härterer Karkasse als vorteilhaft gegenüber der 3er Version gezeigt. Die Optik hat natürlich der Inhaber selbst gestaltet und sich schließlich noch ein Sitzkissen aus Neopren von Concorso gegönnt.

Damit ist ein richtig schöner Racer für ambitionierte Hobbypiloten fertig. Lediglich ein paar praktische Sturzpads sollt man noch montieren, damit die edle Verkleidung bei einem Ausrutscher nicht komplett verkratzt wird. Mit seiner 848 hat der Hobbyracer es jetzt einfacher auf den Geraden an 750igern oder schnellen 600ern dran zu bleiben. Durch das schon im Serienzustand tolle Fahrwerk und das nicht so immens große Drehmoment, läßt sich aus den Kurven heraus beherzter und früher Gas geben. Eine 1000er wie er sie früher hatte, würde Jörg Henricy nicht mehr fahren wollen. Geänderte Nockenwellen würden, laut Mario Ioannoni, die Spitzenleistung noch einmal deutlich anheben. Aber mit dem überschaubaren Budget, das hier investiert werden sollte, hat der Ingolstädter Ducati-Spezialist schon einen echt guten Racer auf die Räder gestellt, mit dem sehr wahrscheinlich sehr viele Piloten schneller wären, als mit ihrer 1198 oder dem Kilo-Japaner. ■

