

Bella Macchina molto Potenza

In diesem Kapitel: Eine Ex-Ducati-Werksrennmaschine. Verschiedene Tuningteile für Straße und Rennen.

Flieges Rennmotorrad

Fliege heißt mit bürgerlichem Namen Michael Tränklein. Er ist Motorradfan, Liebhaber und Rennfahrer. Klar, dass er irgendwann bei einer Ducati landete. Dass es eine echte Renn-Ducati sein

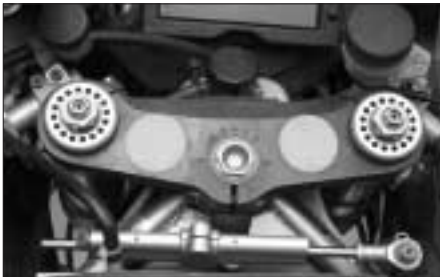


Bild 1: Feineinstellskala des Lenkkopfwinkels auf der Magnesium-Gabelbrücke.

musste, das wusste er schon immer. Also griff er zu, als 1998 eine der wenigen, mit echten Werksteilen aufgerüstete 996 RS Production Racer aus der Superbike-WM zum Kauf angeboten wurde. Das Motorrad war von Gregorio Lavilla in der Superbike-WM auf Endrang 12 gefahren worden, betreut vom De-Cecco-Team. Dass es sich bei Flieges Duc um eine echte Lavilla-Maschine handelt, ist dadurch bewie-



Bild 2: Nachstelleinrichtung des Bremshebelabstands von der linken Seite aus.

sen, dass Rahmen und Räder aussahen wie sandgestrahlt, denn Lavilla verabschiedete sich oft durch Ausflüge ins Kiesbett aus dem Trainings- und Renngeschehen.

»Du kannst Dir auch aus anderem Material eine Renn-Ducati aufbauen und einen Haufen Geld im Wert eines Einfamilienhauses investieren, wirst dann aber keine richtige Werksmaschine



Bild 3: Der Einstellbowdenzug führt nach rechts zum Hebel der 19er-Bremspumpe.



Bild 4: Fliege in Action 2003 auf der Rennstrecke Brünn. Man spürt, dass es wirklich Spaß macht, ein nur 160 kg schweres Motorrad mit mehr als 160 PS über die Rennstrecke zu jagen und sich wie Foggy, Hodgson & Co. zu fühlen.

2 Ducati Rennmaschine

haben« philosophiert er über die Wahrheit, die viele nicht wahr haben wollen, »denn nur in einem echten Werksmotorrad sind solche kostbaren Teile verbaut, die Du nirgendwo sonst kaufen kannst. Egal, in welchem Zustand ein Ex-Werks-



Bild 5: Das digitale Dashboard zeigt alle Motorinformationen auf dem Bildschirm.

motorrad ist, man muss es kaufen, wenn man es angeboten bekommt!«.

Fliege hat Recht. Wir haben diese Foto-geschichte nicht nur deswegen in diese Reparaturanleitung genommen, weil wir



Bild 6: Bei der Rennmaschine wird der Hinterradmutter-Splint von innen eingesetzt.

damit dem Ducati-interessierten Leser ein wirklich exklusives Motorrad zeigen können, sondern auch deswegen, um an diesem Beispiel zu zeigen, dass Motorleistung Geld kostet – viel Geld sogar. Und dass jede Maßnahme, die man



Bild 7: Öhlins-Rennfederbein. Man beachte die extra dicke Schubstange.



Bild 8: Jetzt mal ganz genau hinsehen und versuchen, alle Geheimnisse zu

lüften. Hier steht eine echte Ducati Ex-Werksmaschine auf der Hebebühne –

ein ganz besonders kostbares Männer-spielzeug, das nach Zuneigung verlangt.

trifft, um noch mehr Motorleistung aus seiner Ducati rauszuholen, weitere Maßnahmen an Rahmen, Federung, Bremsen, Rädern und allen möglichen anderen Stellen erfordert. Eine Straßen-Ducati, egal ob 748, 916 oder 996 auf Renn-



Bild 9: Extra große Wasser- und Ölkühler, kleine 6 Ah-Batterie.



Bild 14: 57er-Krümmerrohre, superleichte Fußrastenanlage.

maschine zu tunen, ist eine Schraube ohne Ende. Kleine Verbesserungen wie zum Beispiel der Anbau eines Schaltblitzes oder eines Schaltautomaten, der Schalten ohne Kuppeln erlaubt, oder einer leichteren Anti-Hopping-Kupplung

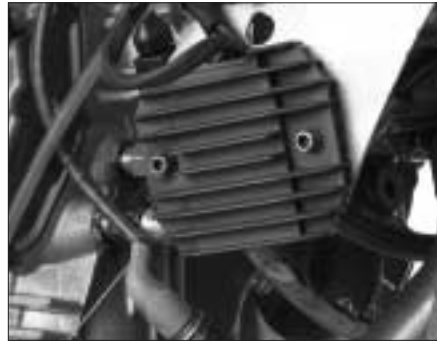


Bild 10: Die kleine Batterie verlangt einen speziellen Lima-Regler.



Bild 11: Sicherungssplint im Ölstopfen, für Serien-Sportduc's empfehlenswert.



Bild 15: Die Magnesiumschwinge ist nicht nur extra dick, sondern auch

können angebracht sein, wenn man Spaß an der Technik hat und seinem Motorrad sinnvolles Feintuning verpassen möchte. Denn es freut einen echten Ducati-Fan, wenn er seiner Duc hochwertige Teile spendieren und sie damit



Bild 12: Der Entlüftungsbehälter für den Motor sitzt im Rahmenheck.



Bild 13: Aufgesetzte Ölwanne zur sicheren Schmierung bei Wheelies.

außen zusätzlich verstärkt. Carbon-Kettenschutz, Sicherungsdraht überall.

2 Ducati Rennmaschine

verbessern kann. Wozu durchaus auch Karbonteile im Ausstattungsbereich gehören können, zum Beispiel Airboxen, die übrigens auch die Rahmensteifigkeit im Lenkkopfbereich verbessern, oder auch Schmutz- und Hitzeschutzschilder für das hintere Federbein.

Was Fliege für Lavillas Ex-Arbeitsgerät bezahlt hat, möchte er nicht sagen. Aber wenn man weiß, dass der von Ducati im Jahre 1995/96 in 91 Einheiten gebaute Production-Racer 916 (955) R Racing knapp 100 000 Mark kostete, kann man sich denken, dass das Werksmotorrad am Ende der Saison nicht viel weniger gekostet haben wird. Nach dem Kauf der »sandgestrahlten« Renn-Ducati wurde die Maschine komplett zerlegt. Der Rahmen wurde nach Italien zu Pierobon gebracht – der Firma, in der alle Ducati-Rennrahmen aus



Bild 16: Der Öhlins-Lenkungsdämpfer ist ein Muss an einem Rennmotorrad.

Chrom-Molybdän-Stahl von Hand geschweißt werden. Dort wurde das Ober- teil für die große Airbox und die äußere Anbringung der Zündspulen umgebaut. Der Rahmen wiegt übrigens nur acht Kilogramm; ein Serienrahmen wiegt mehr als zwölf.

Vorne arbeitet eine Öhlins-Werksgabel mit Achsfäusten und Gabelbrücken aus Magnesium. Hinten ist eine Magnesiumschwinge mit nochmals durch Gitterstruktur verstärkter Außenwand montiert. Der obere Kipphebel ist ein extra angefertiges Frästeil, das einem Techniker die Augen nass werden läßt, so perfekt sind Form und Funktion vereint.



Bild 17: Bei der Rennmaschine sitzt die Recheneinheit vor dem Lenkkopf.

Die Production-Racern waren mit 54er-Drosselklappen mit zwei Einspritzdüsen und mit 54er-Auspuffrohren ausgestattet. Flieges Werksmotorrad hat ein Drosselklappengehäuse mit 60 mm Durchmesser und drei Düsen pro Zylinder: eine sitzt oben über den Drosselklappen, zwei im Gehäuse.

Ducati gab für die Production-Racer der Jahre 1995/96 eine Leistung von 153 PS bei 11 000/min und ein Trockengewicht von 154 kg an. Flieges Werksmotorrad leistet rund 165 PS und wiegt ohne Benzin, aber mit Motoröl und Kühlwasser, knapp 160 kg. In der Saison 2003 hatte Weltmeister Neil



Bild 18: Ein Karbon-Tankdeckel ersetzt den ca. 800 Gramm schweren Seriendeckel.



Bild 19: Gefräste Brembosättel wie an Michael Doohans Weltmeister-NSR.

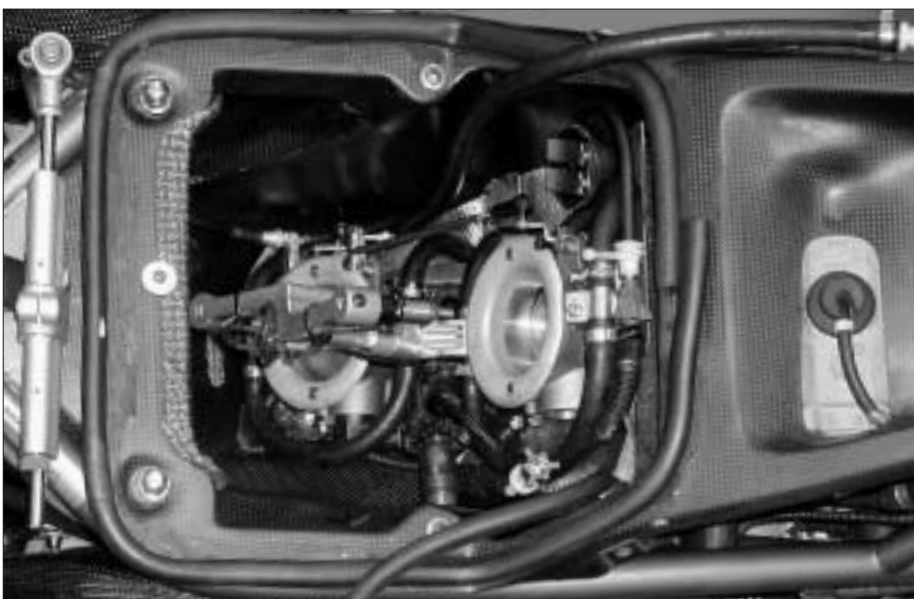


Bild 20: Gut zu sehen sind die beiden, über den Ansaugtrichtern angeordne-

ten Einspritzdüsen. Die Airbox-Wanne nimmt die komplette Einspritzeinheit auf.



Bild 21: So einen Federbeinschutz (Pfeil) sollte man seiner Straßen-Ducati gönnen.

Hodgsons Werksrenner, Modell 999 Factory Racer, mehr als 190 PS. »Die 165 PS reichen mir dicke« lacht Fliege, »um die zu erhalten, muss ich meiner Primadonna ganz schön viel Liebe gönnen und reichlich Arbeit investieren, dass sie auch immer topfit ist, wenn ich mit ihr auf die Rennstrecke gehe«.

Eine solche Leistungsausbeute verlangt nach sehr viel Wartung und Pflege. Hier ein kleiner Auszug aus den Wartungsanweisungen des Werks:
Alle 250 km: Zahnriemenspannung kontrollieren, Öl- mit Filterwechsel
Alle 500 km: Ventilspielkontrolle, Erneuern der Zahnriemen
Alle 2000 km: Schlepp- und Kipphebel erneuern
Alle 3000 km: Kolben und Zylinder erneuern, Motorgehäuse erneuern, Pleuellager erneuern, Ventile erneuern.
Alle 6000 km: Pleuel erneuern.

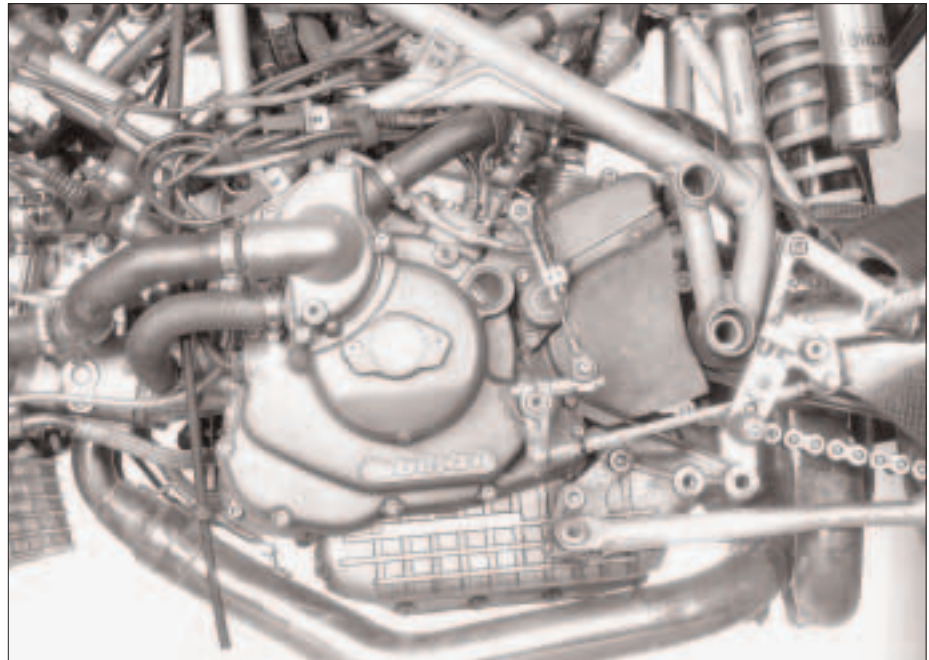


Bild 22: Ein Schaltautomat verlangt mechanisch-elektronische Umbauarbeiten und genaue Einstellung. Wenn alles passt, ist Schalten ohne Kuppeln ein Vergnügen.



Bild 23: Titan-Kupplungsabdeckungen in verschiedenen Formen von NCR.



Bild 24: Tankkleber sind keine Tuning-, sondern nützliche Optikteile.

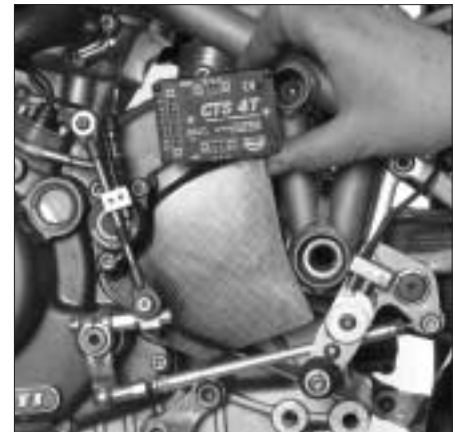


Bild 25: Kleine Computereinheit des Tellert-Schaltautomaten.



Bild 26: Leichte STM-Kupplung mit Zentralfeder für Straßen-Ducs.



Bild 27: Gemäßigte Tuning-Teile wie Schaltblitz, höhere Kolben, leichter Batteriepack, Titanventile und spezielle Champion-Racingzündkerzen.

2 Ducati Rennmaschine

Damit der geneigte Leser sein Bild vom Pflegeaufwand für einen echten Ducati-Renner auch noch mit ein paar Zahlen abrunden kann, hier ein Auszug aus der Ersatzteil-Preisliste:

Öhlins-Renngabel..... 7343,16 Euro
 obere Gabelbrücke 1064,88 Euro
 untere Gabelbrücke..... 1450,00 Euro
 Lenkkopfrohr..... 668,16 Euro
 Exzentereinsatz 570,78 Euro
 geschmiedetes Vorderrad 1085,00 Euro
 geschmiedetes Hinterrad .. 1162,15 Euro
 (beide von Marchesini, Vorderrad 3,5 oder 3,75 Zoll breit, Hinterrad 5,5, oder 6,0 oder 6,25 Zoll breit)

Öhlins-Federbein..... 1903,98 Euro
 Kipphebel-Druckstange..... 183,00 Euro
 Kugelgelenk (Uniball) 172,90 Euro
 Magnesiumschwinge 2060,00 Euro
 Exzenter (ohne Lager) 1645,33 Euro
 Hinterachse..... 1183,34 Euro
 Schalldämpfer (1 Stück) 900,00 Euro
 54er-Auspuffkrümmer:
 für stehenden Zylinder..... 824,89 Euro
 für liegenden Zylinder 589,22 Euro
 Verbindungsrohr..... 942,69 Euro
 Einspritzrechner 6873,74 Euro
 Kabelbaum:
 für Instrumentenkonsole... 4549,79 Euro
 für Einspritzung 3476,16 Euro
 Alu-Rahmenheck 823,96 Euro

Kurbelwelle 1571,00 Euro
 Pleuel mit Lager-
 schalen (x 2)..... 1702,03 Euro
 Einlassnockenwelle (x 2) 320,55 Euro
 Auslassnockenwelle (x 2) 356,36 Euro
 Einlassventil (x 4) 466,12 Euro
 Auslassventil (x 4) 183,33 Euro
 Öffnungskipphebel (x 8)..... 96,18 Euro
 Schließkipphebel (x 8)..... 117,03 Euro
 Motorentlüftungstank 493,89 Euro
 Sitzbankhalter 209,09 Euro

So, das war's. Und falls Sie sich jetzt immer noch überlegen, ihre normale 748, 916 oder 996 zur Rennmaschine umzubauen, wünschen wir Ihnen jetzt schon von ganzem Herzen viel Spaß. Sagen Sie Ihrem Banker, Sie brauchen dazu auf Ihrem Konto einen nach oben offenen Kreditrahmen.

Kontakt:
 MTM Racing
 Michael Tränklein Motorradtechnik
 Ringstraße 71
 70736 Fellbach
 Telefon: (0711) 58 39 00
www.mtm-racing.de

Nützliche Ducati-Zubehörteile und Spezialwerkzeuge

Teilebenennung	Art. Nr. /	Preis ca. D
Montageständer Hinterrad Aufnahme links, Standard	CP05-D	129,-
Montageständer Hinterrad Aufnahme rechts	CP05-DR	180,-
Montageständer Vorderrad für geschlossene Gabelbrücke	CA04	255,-
Montageständer Vorderrad Aufnahme untere Bohrung am Tauchrohr	CA 06	55,-
Steckschlüsselaufsatz Einarmschwinge 6-Kant für Zentralmutter 46 mm	BA009280046	24,-
Steckschlüsselaufsatz Einarmschwinge 6-Kant für Zentralmutter 41 mm	BA009280041	19,-
Tankständer zur sicheren Ablage/ Aufbewahrung des Tanks 748 bis 998	TS01	230,-
Teilewagen zur Ablage von Verkleidung, Airbox, Tank, Höcker usw.	PTW01	395,-
Rahmenlehre zur Höheneinstellung der 748/916/996/998 usw. Modelle	PF010	99,-
Kettenräder STM für Ducati 748 bis 998, 36 bis 44 Zähne, 520 und 525		130,-
Wechselkettenrad-Adapter inkl. zwei Kettenräder für Ducati 748 bis 998	SMG002	370,-
Nehmerzylinder von STM, 28 oder 30 mm Durchmesser, drei Farben	SMGR04901-30	190,-
Kupplungsdeckel von NCR aus TITAN für alle Ducati	NCRAM05000001	175,-
Anti-Hopping Kupplung »CLASSIC« (die einfachste Version) inkl. Beläge	SAHCL01-B	1100,-
Anti-Hopping Kupplung »EVOLUZIONE« (die meistverkaufte) 48 Z u. Beläge	SAH00348-B	1549,-
Anti-Hopping Kupplung Top Modell »RACE« 48-Zahn-Korb inkl. Beläge	SAH00148-B	1850,-
Kupplung »RACE-LIGHT« mit 48-Zähne-Korb, nur 1120 Gramm o. Beläge	SLC00248	930,-
Steuerriemenscheiben auf 1° einstellbar von STM (4-Ventiler)	SMG001015	349,-
Steuerriemenscheiben auf 1° einstellbar von STM (4-Ventiler, 20 Zähne)	SMG001037	349,-
Kolben von PISTAL für 4-Ventiler, höherverdichtet		350,-
Motorentlüfter von STM, Karbonventil, in silber, rot, blau, gold erhältlich	SMG011+Farbe	90,-
Batterie mit 160 Ampere Startstrom, 150x130x70 mm	LY065110	95,-
Powerbatterie mit 200 Ampere Startstrom, 205x54x138 mm, 2,86 kg	GB01	165,-
Batterieladegerät OPTI für alle Batterien mit Batterie-Schnellladekabel	ROM10101	50,-
Batterieladegerät ACTIVA für alle Batterien, mit Leistungs- und Ladetester	WAE1202	98,-
Luftfilter No-Toil für Ducati 748 bis 998	NTRW916	75,-
Airbox EVR mit 50 % größerem Volumen für 748 bis 998	EVR043	900,-
Rahmenschutzkappen für die Schraubenöffnungen an allen Ducati		65,-
Rahmenheck von NCR aus TITAN für alle 748 bis 998, 695 Gramm	NCR750100021	1200,-
Tankschutzfolie Klarsicht breite Form für Ducati-Tank	CTP05	13,-
Tankschutzpad in Karbon-Optik	BS3401	15,-
Abdeckhaube staubdicht für Ducati	5070-D	40,-
Abdeckhaube wasserdicht für Ducati	5071-D	50,-
Lambda-Messgerät mit Sonde und LED-Anzeigeinheit	LS01	430,-
Synchrontester elektronisch für 2-Zylinder Motoren, sehr präzise	ST221	140,-

Alle Teile sind erhältlich bei: **Mobil-Tech** – Spezialist für Ducati-Zubehör: Montageständer, Messgeräte, Abgastester, Tuning, Anti-Hopping-Kupplungen, Werkzeug von Beta, Usag Hindenburgstraße 65 • D-78549 Spaichingen • Tel.: (0 74 24) 6140 • Fax: (0 74 24) 25 04 • www.mobil-tech.de



Bild 28: Leichte Zahnriemenräder aus Ergal und STM-Rennkupplung mit sechs einzelnen Druckfedern.