

CANEPA- DUCATI 1098 S

In diese Maschine hat Ducati viel Feinarbeit gesteckt. Es ist die säuberlich aufgebaute **RENNMASCHINE DES EUROPAMEISTERS**. Der erst 19 Jahre alte Italiener Niccoló Canepa gewann damit im letzten Jahr die Superstock-Meisterschaft. Jetzt ist die Ducati in deutschen Händen

TEXT: ANDY GLÄNZEL

FOTOS: ANDY & FRITZ GLÄNZEL, WEISSE (3)





**Wirklich schräge Lage.
Trotz Profil sind die Pirellis astreine
Rennreifen mit brachialem Grip**

Das Finale zur Superstock-Europameisterschaft 2007 war ein Rennen vom Allerfeinsten. Vier Fahrer hatten vor dem letzten Lauf in Magny Cours noch Chancen auf den Nachwuchstitel, der im Rahmen der Superbike-Weltmeisterschaft ausgetragen wird. Zwei der Anwärter beraubten sich selbst des Titelgewinns: Der Belgier Xavier Simeon stürzte auf seiner Suzuki schon in der ersten Runde. Und Yamaha-Fahrer Matteo Baiocco kam über Rang acht nicht hinaus. Die Meisterschaft entschied sich also zwischen Niccolò Canepa auf Ducati und Claudio Corti auf Yamaha. Corti führte bis kurz vor Schluss und hätte den Titel damit sicher gehabt. In der letzten Runde aber wurde er vom MV Agusta-Piloten Ayrton Badovini überrumpelt. Corti wurde im Rennen Zweiter und musste sich auch in der Gesamtwertung mit dem zweiten Platz begnügen. Canepa auf der 1098 S konnte seinem Kollegen auf der MV gar nicht genug danken. Als dritter des Rennens wurde er neuer Superstock-Europameister mit vier Punkten Vorsprung vor Claudio Corti.

Inzwischen wurde der gerade mal 19 Jahre alte Canepa zum offiziellen Ducati-Testfahrer sowohl für die Maschinen der Superbike-Weltmeisterschaft als auch die MotoGP-Desmosedici befördert. Sollte einer der beiden Stammpiloten Casey Stoner und Marco Melandri ausfallen, könnte die große Stunde des jungen Mannes aus Genua kommen.

Er bleibt also bei Ducati, seine Meistermaschinen dagegen gehen den Weg einer jeden Renn-Ducati. Die Rennabteilung Ducati Corse verkauft die Maschinen am Saisonende genauso wie auch die Motorräder aus dem MotoGP und der Superbike-Weltmeisterschaft an ausgewählte Händler und Kunden. Mario Ioannoni aus Ingolstadt ist einer dieser erlesenen Ducati-Händler, der jedes Jahr viele der edlen Renner unters betuchte Volk bringt. In seinem Keller stapeln sich Teile aus aller Welt. Gerade hat er eine ganze Ladung Ersatzteile aus



Spezielle Akrapovic-Auspuffanlage mit fetten Titankrümmern. Hier sind Slicks montiert



Über die biegsame Welle kann der Bremspunkt nachjustiert werden



Zwischen Gabelbrücke und Cockpit die Schaltautomat-Elektronik. Am Tank der Schalter für die Zündung

der amerikanischen AMA-Serie bekommen. Bremsscheiben, Auspuffanlagen, Kupplungen und vieles mehr häuft sich in großen, wertvollen Stapeln.

Über Ioannonis Ladentheke gingen auch die beiden Einsatzmotorräder von Niccolò Canepa. Beide Ducati 1098 S waren sofort weiter verkauft, eine davon ging an Fotomodell Udo Riss. Der fescbe Ingolstädter will damit seine Rundenzeiten beträchtlich in den Keller drücken. Mit dieser Renn-

maschine sollte das kein großes Problem werden, auch wenn die Musik natürlich mehr vom Gitarrist als von der Klampfe gemacht wird.

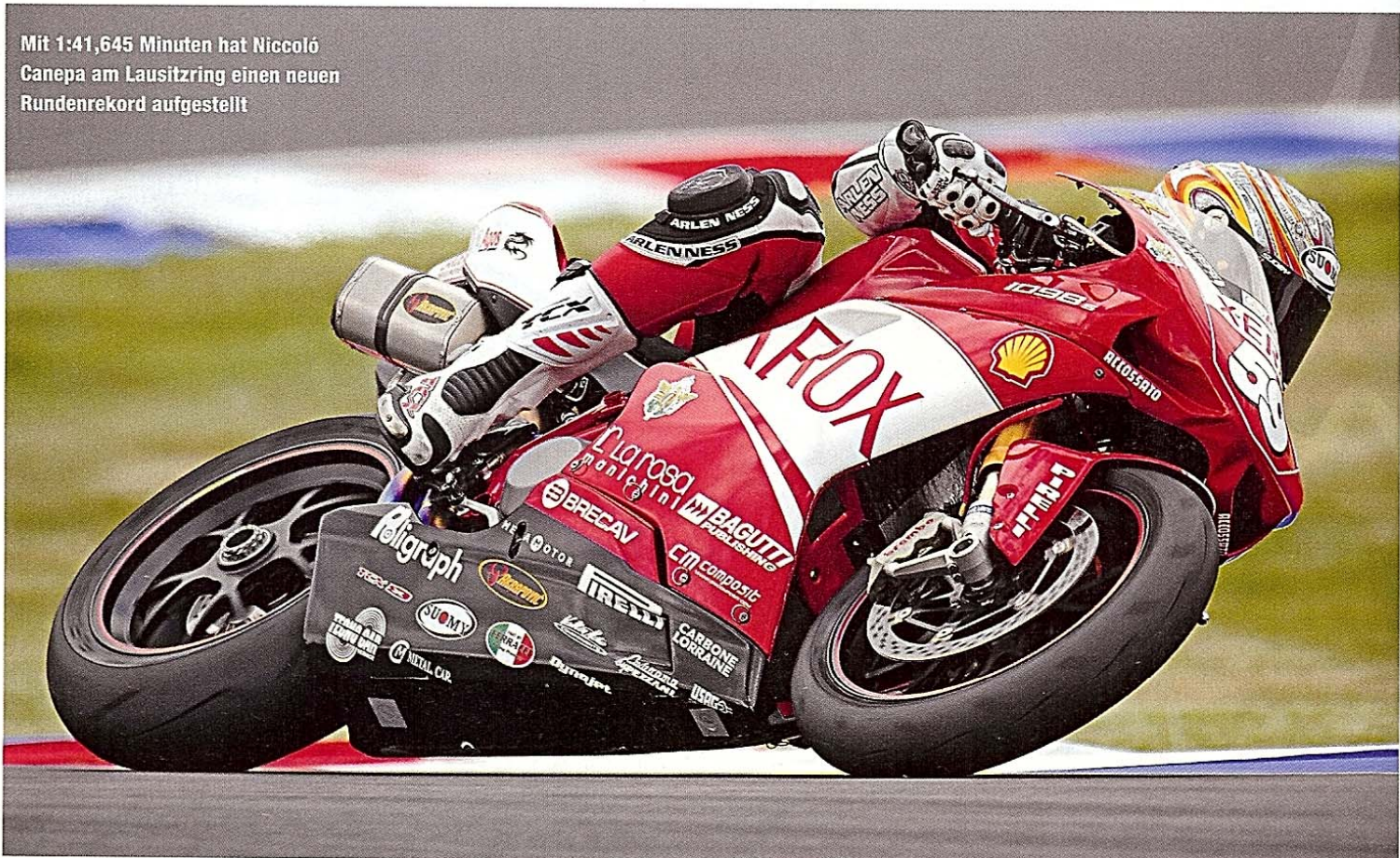
Zudem ist in der Superstock-Meisterschaft das Tuning eingegrenzt. Das Erlaubte ist natürlich auch an der Werks-Duc gemacht – und das vom Feinsten. Am Motor wurde mittels dünnerer Kopfdichtungen die Verdichtung erhöht. Ein anderes Steuergerät mit Ducati Performance-Rechner bringt in Ver-

bindung mit einer wuchtigen 72-Millimeter-Akrapovic-Spezial-Auspuffanlage einige Pferdestärken. Sie wurde während der Saison beständig weiter entwickelt. Die angebaute Variante stammt vom Finale in Magny Cours. In ihrem Inneren befinden sich konische Trichter, die den Rückstau regeln und noch ein paar PS mehr bringen. Mit dem neuen Rechner dreht der Desmo-Twin bis zu 11 500 Umdrehungen. Mehr ist nicht drin, sonst drohen Pleuellager-

schäden. Für schnelleres Hochschalten befindet sich an der Schaltung ein Ducati-Performance-Schaltautomat.

Die Fahrwerkelemente wurden von Öhlins überarbeitet. Trocken wiegt die Rennmaschine nur noch 162,5 Kilogramm. Klappbare Bremshebel von Accosato helfen nach Ausrutschern wieder auf die Piste zu kommen. Außerdem ist der Bremshebel über eine biegsame Welle von der linken Seite während der Fahrt nachjustierbar.

Mit 1:41,645 Minuten hat Niccolò Canepa am Lausitzring einen neuen Rundenrekord aufgestellt



Dickummantelte Racing-Bremsleitungen in charmantem Blau geben die Verzögerungsbefehle an die serienmäßigen Bremszangen weiter. 330er Bremscheiben aus der Serie stauchen die Rennmaschine dann vor der Kurve zusammen.

Offiziell soll es das an Tuning schon gewesen sein. Räder, Kühlsystem, Schwinge und Rahmen dürfen nicht angetastet werden. Inoffiziell ist es aber wenig wahrscheinlich, dass die 1098 nur mit diesen kleinen Eingriffen gegen die japanische Übermacht bestehen konnte. Natürlich wurden beide 1098 S mit sehr speziell ausgewählten Serienteilen ausgestattet, die sehr genau zueinander passen. Wenn die Toleranzen in den Lagern, zwischen Zylinder und Kolben und in den Ventiltrieben optimal ausfallen, bringt das schon einiges an Leistung. Offiziell soll die 1098 S eine Leistung von 162 PS am Hinterrad bieten. Inoffiziell wäre das wohl zu wenig, um gegen die japanischen Tausender zu bestehen.

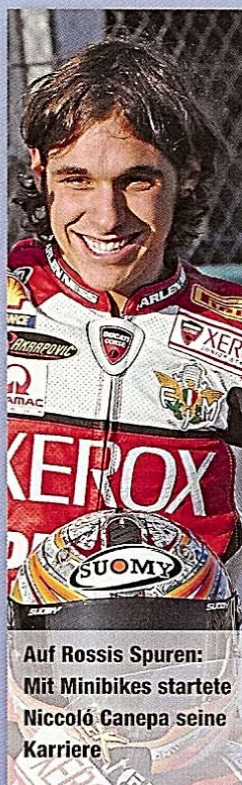
Doch auch die anderen Hersteller handhaben genauso, was einen Teil der Chancengleichheit wieder herstellt. Die Vierzylinder haben noch immer

einen leichten Powervorteil, umso höher ist die Leistung des jungen Italieners einzuschätzen. Mit zwei Rennsiegen in der Saison 2007 hat Canepa den Nachwuchstitel verdient.

Beste deutscher Starter war übrigens Dario Giuseppetti auf einer Yamaha R1, der im Finale Achter und insgesamt 15. wurde. Während Giuseppetti seinen Auftritt in der Motorrad-Weltmeisterschaft schon auf kleinen 125er-Maschinen hatte, darf man auf den Werdegang des Italieners Canepa durchaus gespannt sein. Fahrerisch und vom technischen Verständnis her ist der 19-Jährige bei Ducati schon hoch angesehen. Aber nach durchwachsenen Erfahrungen mit dem letzten Supertalent Lorenzo Lanzi ist man vorsichtig. Lanzi hatte man nach guten Ergebnissen in eben dieser Superstock-WM direkt auf ein Werks-Superbike in die Weltmeisterschaft geschickt. Doch seine Ergebnisse entsprachen bisher nicht den Erwartungen. Bei Canepa möchte Ducati nun behutsamer vorgehen.

Hoffen wir, dass auch die neuen Eigentümer der Motorräder das schnelle Material behutsam ans Limit heranführen. □

Schön ist anders: Der Verkleidung beraubt lässt die Werksmaschine die Seriennähe erkennen



**Auf Rossis Spuren:
Mit Minibikes startete
Niccolò Canepa seine
Karriere**

Niccolò Canepa

Der 19-jährige Europameister aus Genua sammelt schon seit neun Jahren Renn Erfahrungen auf Zweirädern. 1999 startete er in der italienischen Minibike-Meisterschaft, wo er 2000 Vierter wurde. 2002 trat er auf 600er Supersportmaschinen in der italienischen Meisterschaft an. 2005 und 2006 startete Canepa in der Europäischen Superstock 600-Meisterschaft. 2007 war sein erstes Jahr auf dem Superbike, und er gewann dort gleich zwei Rennen sowie den Superstock 1000 Europameister-Titel.

Karriere-Highlights

1999	Erstes Rennen in der italienischen Minibike-Meisterschaft
2000	Vierter Gesamtplatz in der italienischen Minibike-Meisterschaft
2005	Fünfter Platz Superstock 600-EM
2006	Zweiter Platz Superstock 600-EM
2007	Erster Platz Superstock 1000-EM

TECHNISCHE DATEN: SUPERSTOCK-DUCATI 1098 S

Preis: 30.000 Euro
Leistung: 162 PS (119 kW) am Hinterrad
Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, wassergekühlt. Zylinderwinkel 90 Grad, vier Ventile pro Zylinder, zwangsgesteuert, dohc. Bohrung x Hub 104 x 64,7 mm, Hubraum 1099 ccm. Elektronische Benzineinspritzung, Trockenkupplung, Akrapovic-Spezial-Titanauspuffanlage. Ducati Performance-Motorsteuerung, Ducati Performance-Schaltautomat, Ovale Drosselklappen, Ø entspricht 60 mm. Elektrostarter, Sechsganggetriebe, Teller-Schaltautomat, Endantrieb über Dichtringkette
Fahrwerk: Gitterrohrrahmen aus Stahl. Öhlins-Upside-down-Telegabel, 43 mm, voll einstellbar, Federweg 127 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Öhlins-Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 127 mm. Lenkstummel Valtor, Bereifung 120/70ZR17, hinten 190/55ZR17. Nachjustierbare Accosato-Hebel. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 330 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm. Lenkkopfwinkel 65,5 Grad, Radstand 1430 mm. Tankinhalt 15,5 Liter, Gewicht trocken 162,5 kg
Kontakt: Ioannoni Corse, Schillerstraße 90, 85055 Ingolstadt. Telefon (0841) 52254, Fax 26146, Internet www.ioannoni-corse.com

