



DIE PUR



ISTISCHE

Das Wichtigste an einem Motorrad: Motor und Bremsen, Reifen und Räder, ein Chassis mit Federelementen. Fertig! Weniger geht nicht, und mehr braucht es kaum. So argumentiert auch Rahmenspezialist Pierobon aus Bologna, aus dessen Manufaktur die F042 stammt. Senior-Kapo Riccardo Pierobon kann dabei auf langjährige Erfahrung beim italienischen Rahmenhersteller Verlicchi, Ducatis Hoflieferant, zurückblicken. Dort hat er selbst schon Hand an den einen oder anderen Rahmen der roten Werksrenner gelegt. Knowhow ist also reichlich vorhanden, wenn es darum geht, einen desmodromisch gesteuerten V-Motor in ein Gitterwerk zu betten. In Deutschland sind diese feinen Teile bei der Firma Mobil-Tech im schwäbischen Spaichingen, leider ohne TÜV-Segen, erhältlich.

Der in Handarbeit aus hochfesten Leichtmetall-Rohren geschweißte Rahmen ist eine Augenweide. Der schmale Tank, das zierliche Hinterteil und die minimalistische Verkleidung lassen es binnen weniger Sekunden um das vermeintlich abgebrühte Testerherz geschehen sein. Aufsitzen. Sofort verflucht man Alter und Körperformat, wünscht sich mit der Statur von Daniel Pedrosa ins 16. Lebensjahr zurück. Der Wunsch wird natürlich nicht erhört.

Bei Federelementen und Motor ist die F042 entgegenkommender: Von der Gabel der Ur-Monster bis zum aktuellen 1100-DS-Motor aus der Multistrada passt nahezu alles nahtlos in und an das 3180 Euro teure Gitterrohrkunstwerk – Hauptsache, ein Ducati-Luftkühler steht Pate. Kein Schnäppchen also, denn dazu summieren sich noch all die anderen leckeren Teile, die aus einer Custom-Ducati die F042 machen. Die Rede ist vom 16-Liter-Alutank, der puristischen Sitzbank, dem filigranen Heckrahmen, dem 2-in-1-Auspuff, der Verkleidung, deren Haltern, den Rasten und der längeren Schwinge: Alles in allem, als Bausatz, unlackiert, dafür maximalgeil verarbeitet, sollen 9600 Euro den Besitzer wechseln. Und dann geht das Basteln los.

Dass es sich lohnt, dieses Puzzle bis zum letzten Teil zusammenzusetzen, offenbart die F042 in Most. Der serienmäßig befasste 1000-DS-Motor schiebt die 171-Kilo-Rennmaus zwar nicht gewaltig, aber doch sehr nachdrücklich an. Begleitet von nahezu ungedämpften Desmo-Ballern aus der rechts montierten Posaune – Typ „Jericho“ – geht es ins Runde.

Schockpremiere schon beim Gaszudrehen vor der ersten Kurve: Null Motorbremsmoment erzeugt maximales Schreckmoment beim Piloten und lässt ihn wie einen Schluck Wasser durch die erste Kurve eiern. Die von Mobil-Tech entwickelte Anti-Hopping-Kupplung öffnet beim Gaswegnehmen komplett und schickt Mann und



Alurohr trifft auf Schweißkünstler. Ergebnis ist ein steifes Rennchassis, in das viele luftgekühlte Desmos passen.



Die Anti-Hopping-Kupplung reduziert das Motorbremsmoment gen Null, was wirklich gewöhnungsbedürftig ist.



Das direkt angelenkte Federbein stützt sich am Rahmen an einem massiven Frästteil ab. Dieses verbindet die Oberrohre des Rahmens hinter dem stehenden Zylinder.

Maus ohne die gewohnte stabilisierende Verzögerung am Heck in den Kreisbogen. Um diese sehr fremde Charakteristik abzustellen, bekam die Kupplung eine Woche nach dem Test eine stärkere Gegenfeder spendiert.

In Most bleibt dem PS-Team nichts anderes übrig, als sich an diese Eigenheit zu gewöhnen, was bestens gelingt: Co-Tester

Arne Tode erinnern das fehlende Bremsmoment und die Güte des Chassis an seine alten Zweitakt-Renner. Der Pirelli-Rahmen ist sehr steif und absolut renntauglich, liefert viel Rückmeldung und fährt hochpräzise. Allerdings muss der Fahrer genauso präzise arbeiten: Hektische Bewegungen versetzen die F042 selbst auf gutmütigen Pirelli Diablo Supercorsa in Unruhe.

Es empfiehlt sich also, den Untersatz einfach laufen zu lassen und nicht zu sehr zu zwingen. Weiches, rundes Fahren macht schnell und kommt auch dem doch ein wenig phlegmatischen 1000er-Motor entgegen. Sein breites Drehmomentband und die flache Leistungskurve huldigen dem Ideal maximaler Kontrolle, nicht so sehr der entfesselten Brutalität.

DATEN

PIEROBON F042

■ **Antrieb:** Zweizylinder-V-Motor, 2 Ventile/Zylinder, 66 kW (90 PS) bei 7750/min, 88 Nm bei 5750/min, 992 cm³, Bohrung/Hub: 94,0/71,5 mm, Verdichtung: 10,0:1, Zünd-/Einspritzanlage, 45-mm-Drosselklappen, Mehrscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe

■ **Fahrwerk:** Aluminium-Gitterrohrrahmen, Lenkkopfwinkel: 67,0 Grad, Nachlauf: 93 mm, Radstand: 1370 mm, Ø Gabelinnenrohr: 43 mm, Federweg v./h.: 120/145 mm

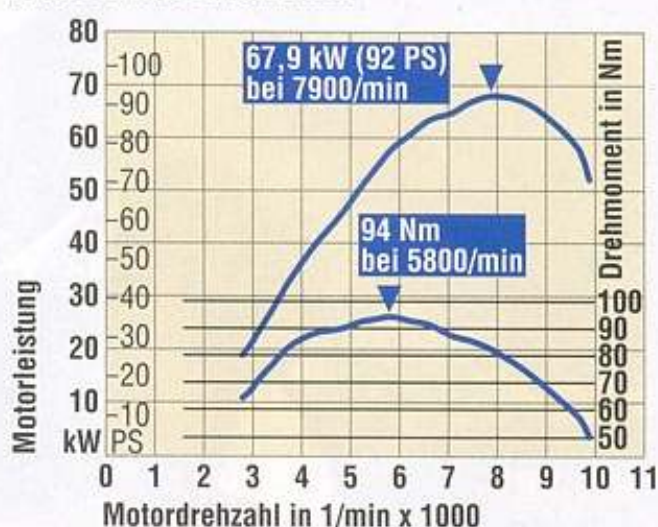
■ **Räder und Bremsen:** Leichtmetall-Gussräder, 3.50 x 17"/5.50 x 17", Reifen vorn: 120/70 ZR 17, hinten: 180/55 ZR 17, 320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln vorn, 245-mm-Einzelscheibe mit Zweikolben-Festsattel hinten

■ **Gewicht:** 171 kg, Tankinhalt: 16,0 Liter Super (davon Reserve: k. A.)

■ **Preis:** Fahrwerksumbau ca. 8400 Euro

■ **Vertrieb:** www.mobil-tech.de

LEISTUNGSDIAGRAMM*



■ Der F042-Motor entstammt einer 1000 SS und besitzt bereits die Doppelzündung. Ein offener Luftfilter sowie das Pierobon-2-in-1-Brüllrohr sind die einzigen Tuning-Maßnahmen, die Leistungsentfaltung mustergültig und sehr linear. Etwas weniger Schwungmasse und ein paar PS mehr würden ihm gut zu Gesicht stehen.

* Leistung an der Kurbelwelle, Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150

Der Fahrer kann sich also darauf konzentrieren, die ideale Linie zu treffen. Spätes Bremsen in tiefe Schräglagen macht die F042 zum Genuss, wobei schnelle Winkelwechsel nicht ganz so leicht von der Hand gehen. Zum einen mag das am recht schweren Motor liegen, zum anderen am etwas flachen Schwingenwinkel. Wie wär's mit einem längeren Federbein für mehr Agilität? Importeur Städele winkt ab: „Ab sofort ist die obere Federbeinaufnahme 12 mm weiter hinten; damit sollte das Problem gelöst sein.“

Das Pierobon-Projekt überzeugt jedoch auch so jeden Racer mit seiner direkten und schnörkellosen Art. Vergessen sind

die 170-plus-Pferde einer GSZX-R1 RR, neu entdeckt der Spaß am Ego-Trim, am Üben eigener Präzision und Treffsicherheit. Allerdings, auch das sei gestanden, sind die Idealdaten der F042 noch nicht ganz erreicht. Echte 100 PS wären ein Traum, damit die langen Geraden dieser Welt schneller vorübergehen.

Bleiben nur zwei Probleme: Am Anfang steht der himmelhohe Einstandspreis in die Pierobon-Welt, am Ende die ausgeprägte akustische Darbietung der Spaßmaschine. Eine Teilnahme an Renntrainings in Deutschland könnte an so irdischen Dingen wie dB-Limits scheitern.

PS

PIRELLI DIABLO SUPERCORSA

■ Der Nachfolger des Pirelli Supercorsa, der Diablo Supercorsa ist endlich auch außerhalb der Supersport-WM erhältlich. PS testete ihn mit hervorragendem Ergebnis bereits im großen Sportreifen-Test in Heft 5/2007. Dieses Mal zogen wir den Diablo Supercorsa in der SC2-Mischung auf eine ganze Reihe unterschiedlichster Test-Motorräder auf. Mit ein und demselben Ergebnis: Der Diablo grippt ohne Ende, funktioniert sowohl auf der serienmäßigen 1098S wie auf dem sehr steifen und sensiblen Eigenbau von Dieter Rechtenbach, der MR 999. An ihr vollbrachte er gar wahre Wunder: Die MR stand zuerst auf Michelin-Slicks und fuhr ultra-nervös. Jede unnötige Bewegung wurde in Wackeln oder große Unruhe im Lenkkopf umgewandelt. An ungehemmtes Vollgas war so in Most nicht zu denken. Nach dem Wechsel auf die Diablos, ohne auch nur eine Schraube am Fahrwerk zu drehen, benahm sich die MR 999 lammfromm. Sie verlor weder an Präzision noch an Handlichkeit. Die Pirellis hielten auf allen Bikes drei Tage Dauerfeuer ohne aufzureißen durch, was in Most nicht der Normalzustand ist. Sturzfrei blieb die Testmannschaft auch, da der Grenzbereich der Gummis recht breit ist und sich das Rutschen sehr gut spürbar ankündigt.

