



Von Werner Koch; Fotos: Markus Jahn

**D**ie Tuner-Szene ist auch nicht mehr das, was sie einmal war. Anstatt eigene Ideen und Visionen mit handwerklichem Geschick in schnellen Sportmaschinen zu verwirklichen, wird häufig einfach zugekauft. Kohlefaser-Verkleidungen als fantasie-loser Abklatsch der Serienteile, Frästeile im verschnörkelten CNC-Look, Magnesium-Räder von der Stange, garniert mit zwar hübschen, aber sinnfrei gewellten Bremsscheiben. Dazu noch ein sündhaft teures Titan-Auspuffrohr, den Power-Commander für den Fünf-PS-Zuschlag – fertig ist das „Tuning“-Bike. Vorbei sind die Zeiten, als sich die Herren Egli, Rau, Eckert und Konsorten mit Schweißgerät und Rahmenlehre ans Eingemachte wagten. Bimota die Japaner lehrte, wie ein Fahrwerk funktioniert und Tuning in erster Linie anspruchsvolles Handwerk, nicht aber das beliebige Puzzle aus den Zubehörkatalogen war.

So überkommt einen die reinste Freude, als Helmut Städele, Chef der Firma Mobil-Tech im süddeutschen Spaichingen, den Prototyp der F042-Ducati aus dem Transporter rollt. Auf dem vielseitigen MOTORRAD-Testgelände in Neuhausen ob Eck wollen wir uns ein Bild davon machen, was herauskommt, wenn ein altgedienter italienischer Fahrwerksprofi den altährwürdigen luftgekühlten Ducati-Twin in ein selbst erdachtes und gebautes Rennchassis verpflanzt.

Der Senior-Chef des seit 1952 bestehenden Unternehmens, Riccardo Pierobon, war lange Jahre beim italienischen Fahrwerkspezialisten Verlicchi tätig, fertigte die Rahmen für einige Ducati-Werksmaschinen und ist – das beweist die F042 – ein brillanter Handwerker. Allein der geizige Umgang mit Plastikteilen und das elegant konstruierte Chassis treffen den Nerv jedes Technik-Freaks. Hier muss nichts versteckt werden, denn hier hat jedes Bauteil, jede Schraube ohne mühselige Improvisationen und hässliche Notlösungen eine Funktion.

Da trifft es sich gut, dass der 90-Grad-Twin, den Ducati wegen der Einbaulage L-Motor nennt, als tragendes Element in dem Geflecht aus hochfesten Alurohren (EN-AW 7020-Legierung) hängt. Solide Schweißnähte und dreidimensional gefräste Verbindungsmuffen rücken das blanke Chassis in den Blickpunkt. Im Vergleich zum lieblos gefertigten Ducati-Serienrahmen aus daumendicken Stahlrohren ein wahres Kunstwerk. Der mit 67,5 Grad extrem steil eingeschweißte Lenkkopf und die um 18 Millimeter verlängerte Serienschwinge lassen exakt 1370 Millimeter Radstand übrig.

Weil die Italiener ihre Schöpfung nicht für die Vitrine, sondern für beinhardt Rennen gebaut haben, sucht man vergeblich nach teurem Zubehör-Schnickschnack. Gabel, Federbein, Räder, Bremsanlagen und Elektrik können bei einem Umbau ohne Veränderungen von den Serien-Ducatis übernommen werden. Als Basis dienen alle luftgekühlten Motoren, die aktuellen





**Fahrbericht Pierobon-F042-Ducati**

Wer auf spartanische, unverbaute Fahrmaschinen steht, wird sie lieben: die Pierobon-Ducati mit schickem Aluminium-Rohrrahmen.

# NIK PUR

