

PIEROBON FO42-DUCATI

DATEN

■ **Motor:** Zweizylinder-Viertakt 90-Grad-V-Motor, zwei Ventile pro Zylinder
 Einspritzung, Ø 45 mm, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette 94,0 x 17,5 mm
 Bohrung x Hub 892 cm
 Hubraum 66,0 kW (90 PS) bei 7750/min
 Nennleistung 88 Nm bei 5750/min
 ■ **Fahrwerk:** Gitterrohrrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfedereinheit, direkt angelenkt, Doppelschwinge vorne, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm

Reifen 120/70-17, 180/55-17

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1370 mm, Lenkwinkel 67,0 Grad, Nachlauf 93 mm, Leergewicht 147 kg, Tankinhalt 16,0 Liter

Preis Rahmen 2099 Euro
 Kompletter Fahrwerkskit circa 1420 Euro

Impact Mobil-Technik, D-78548 Schöningen
www.mobil-tech.de



Geschenkidee für Weihnachten: Anti-Hopping-Kupplung von mb2c für alle Ducati-Motoren



Hightech für Technik-Freaks: die drei-dimensional gefrästen Motorhalterungen mit verschraubten Abdeckungen



Blitzschnell: Mit dem Schaltautomaten lassen sich die Gänge bei Voligas ruckfrei durchschalten

Pierobon-Ducati FO42: wenig Plastik, viel schnörkellose Technik und brillante Basis für einen klassischen BoT-Renner. Italo-Freaks mit handwerklichem Geschick – auf geht's





1100er-Zweiventiler bis zur SS-Baureihe. Was speziell den reichlich vorhandenen BoT-Klassikern und jeder durch unfreiwillige Kaltverformung verstümmelten Supersport oder Monster ein neues Leben einhauchen könnte. Ob der italienische Fahrwerk-Kit in naher Zukunft auch mit dem Segen des TÜV zu haben ist, richtet sich nach der Nachfrage. Vorerst ist das Projekt F042 auf reinrassige Rennstrecken-Umbauten begrenzt.

Weshalb der Zauberspruch „Form follows function“ im Vordergrund steht. Verstellbare Fußrasten, ja, aber auf die simple, schnörkellose Art. Geteilte Lenkstummel mit austauschbarem Lenkerrohr, ein schmaler Aluminiumtank und die kostengünstigen, reparablen GIK-Teile sorgen dafür, dass bei einem Ausrutscher nicht gleich das ganze Eigenheim verpfändet werden muss. Was nichts daran ändert, dass der Einstandspreis für die leckere Pierobon-Ducati kein Schnäppchen ist. 3099 Euro für den Rahmen plus die notwendigen Anbauteile wie Tank, Sitzbank, Rahmenheck, Plastik und den kecken Auspuff-Kegel, alles Made in Italy, macht zusammen – festhalten – 8400 Euro. Handarbeit in dieser Qualität hat eben ihren Preis.

Und was kann so ein aufgemöbelter, klassischer Renn-Twin? Einem auf jeden Fall den Kopf verdrehen. Denn wie nicht anders zu erwarten, präsentiert sich der Ducati-Verschnitt als höchst agile, superhandliche Fahrmaschine. Zusammengekauert hinter dem relativ langen Tank, die Rasten ein paar Zentimeter zu hoch und die Lenker klassisch eng angewinkelt, fühlt man sich eher wie auf einem winzigen 250er-GP-Renner als auf einer waschechten

1000er. Natürlich auch deshalb, weil der serienmäßig belassene V-Zweizylinder mit seinen rund 95 PS die Welt nicht in Stücke reißt. Dennoch, beim vollen Galopp geht's dank sattem Durchzug und der strengen Diät überaus flott voran. Die Gänge mit Vollgas durchgedrückt, brüllt der Twin seinen herzerreißenden Sound aus dem Megaphon und bringt die Seele in Wallung. Doch es braucht schon ein paar Runden, bis sich Körper und Geist mit dieser Ducati arrangiert haben. Aber dann blitzt das Weiße in den Augen, wird ohne zu überlegen umgelegt und in knackigen Schräglagen den montierten Conti Race Attack alles an Grip abverlangt, was sie zu bieten haben –, und das ist bei Gott nicht wenig. Zipp-zapp schnappt die Ducati durch die Wechselkurven, poltert aufgrund des geringen Gewichts von vollgetankt rund 160 Kilogramm und der extremen Lenkgeometrie zappelig über derbe Bodenwellen, hält aber unverrückbar die Spur.

Wer mehr die seriöse Stabilität bevorzugt, kann die Pierobon-Ducati durch den reichlich großen Verstellbereich an Gabellänge auf eine eher gediegene Lenkgeometrie trimmen. Und wie alle wirklich guten Supersportler reagiert auch die F042 auf solche Veränderungen mit einem klaren Gewinn an Kurvenstabilität bei leicht erhöhter Lenkkraft. Dem Öhlins-Federbein dagegen fehlen noch ein paar Millimeter Einbaulänge, weshalb die Schwinge wenige Grad zu flach steht. Ursache: Die verlängerte Schwinge verändert die Federungsgeometrie des direkt angelenkten Serienstoßdämpfers. Was sich jedoch bis zur Serienproduktion des F042-Rahmens ändern soll.

Weil uns der sonnige Herbsttag noch etwas Zeit lässt, wird so lange probiert, eingestellt und im Kreis herumgebetert, bis es aus dem 16-Liter-Tank staubt. Mit jeder Runde wächst die Lust an der poltrigen, aber grundehrlichen Fahrmaschine. Als Helmut Städele die mattschwarze F042 schließlich wieder in den Transporter bugsiert, kommt man schwer ins Grübeln. Der Winter steht vor der Tür, auf der Kölner Intermot hat man sein herzerfrischendes Heizisen immer noch nicht gefunden, und in der Werkstatt ist sicher noch ein Plätzchen frei. Auch eine zerschossene Monster als Organspender müsste sich aufreiben lassen. Fragt sich nur, ob der Bausparvertrag schon reif ist.



Heiße Reifen: Zum Langsamfahren ist die F042 nicht gedacht. Deshalb: Heizdecken runter und ab die Post