



Komfort-Tuning, das auch dem Auge gefällt. Die Lenkerstummel werden über der März-Gabelbrücke montiert

beruhigt. Hemmungslos können die Gänge runtergetreten werden – schon nach wenigen Minuten hat man das Vertrauen, die Kupplung ebenso hemmungslos kommen zu lassen. Ist der Pilot endlich soweit, wird ihn das Ergebnis schlichtweg verblüffen.

Besonders sensible Naturen spüren sogar, wie die Kupplung die Motorleistung vom Hinterrad entkoppelt, wenn man bereits in die Kurve eingebogen ist und sich in Schräglage befindet. Ohne die STM-Hilfe sind solche Manöver heikel zu händeln oder kosten halt einige Zehntel-Sekunden. Wie schon erwähnt, fordert die STM-Rutschkupplung ein wenig Eingewöhnungszeit, da auch das Gefühl am Handhebel ein anderes ist.

Es gibt nur einen sehr kleinen Dosierbereich, beim Schalten spürt man stattdessen, wie die Kupplung mit einem Klack rastet und von diesem Moment an den Fahrer von seiner normalen Aufgabe des Kuppelns ablöst. Für den Stadtverkehr

## Mit geringem Aufwand je nach Gusto verfeinern. Komfortabler oder noch sportlicher. Oder gar beides

ist das digitale Trennverhalten äußerst unpraktisch, die Kupplung rupft und hackt, vor allem wenn man mit zu geringer Drehzahl anfährt.

Aber dafür ist diese Kupplung auch nicht gedacht – was zählt, ist allein die Performance auf der Piste.

### BESCHLEUNIGUNGSRENNEN

Am Motor wurde bislang nicht viel getüfelt. 136 serienmäßige Pferde mit entsprechend sattem Zweizylinder-Drehmoment genügen für den Anfang auch. Lediglich die Schwungmasse hat Julius Ilmberger reduziert, weswegen der Testastretta-Motor noch schneller hochdrehen kann und bessere Beschleunigungswerte in die Messapparatur hämmert.

Erkauft werden diese auf der Rennstrecke wertvollen Vorteile mit erheblichen Einschränkungen im Alltag. So stirbt der

Motor mit weniger Schwungmasse in steter Regelmäßigkeit an Ampeln ab, und bei höheren Drehzahlen treten stärkere Vibrationen als beim Serien-Motorrad auf.

### RENNSTRECKEN-DUCATI

Das wiederum juckt auf der Piste wenig. Da gefällt vielmehr, wie die Ilmberger Ducati aus den Ecken heraus schießt. Aber Vorsicht, am Hinterrad steht damit auch mehr Kraft an. Sonst droht schnell, dass auf dem Asphalt die schwarzen Striche vom Reifen in gelbe Schleifspuren von der Verkleidung übergehen.

Die Ducati 999 von Julius Ilmberger ist ein echter Wolf im Schafspelz. Alle Zubehörteile und Anbauten haben die allgemeine Betriebserlaubnis. Auf abgesperrtem Terrain oder auf gut ausgebauten Landstraßen ist die 999 eine unglaubliche Rakete mit hohem Sabberfaktor. Im Alltagsbetrieb dagegen ist die Maschine nicht ganz einfach zu bewegen. Am besten steht sie da vor der Espresso-Bar. □



Saubere Höcker-Variation. Der schnöde Endtopf ist nun nicht mehr zu sehen

### TECHNISCHE DATEN: ILMBERGER-DUCATI 999 S

Preis: 27 200 Euro. Preise der Zubehörteile telefontisch oder im Internet abrufbar

Leistung: 136 PS (100 kW) bei 9750/min, maximales Drehmoment 106 Nm bei 8000/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc, Desmodromik. Bohrung x Hub 100 x 63,5 mm, Hubraum 998 ccm, Verdichtung 11,4, erleichterte Schwungmasse. Elektronische Benzineinspritzung. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichttringkette

Fahrwerk: Gitterrohr-Brückenrahmen. Vorn Öhlins Upside down-Gabel,  $\varnothing$  46 mm, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetall-Gusschwinge mit Öhlins Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 128 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Sicom Doppelscheibenbremse vorn,  $\varnothing$  290 mm, Sicom Scheibenbremse hinten,  $\varnothing$  240 mm. Radstand 1420 mm, Sitzhöhe 780 mm. Tankinhalt 15,5 Liter

Kontakt: Julius Ilmberger, Telefon (089) 6133893, Fax (089) 6134094, Internet [www.ilmberger-carbon.de](http://www.ilmberger-carbon.de) oder [www.sicom-brakes.de](http://www.sicom-brakes.de)