

DUCATI 1098 R

Das leichteste und stärkste Zweizylinder-Serienmotorrad, das jemals gebaut wurde. Für maximale Performance auf der Rennstrecke ist die 1098 R ab Werk mit einer Traktionskontrolle ausgestattet.

Die 1098 R ist das ultimative Superbike. Die neue „R“ ist das leistungsstärkste und leichteste Zweizylinder-Serienmotorrad, das jemals in Borgo Panigale gebaut wurde – mit dem besten Verhältnis aus Drehmoment zu Fahrzeuggewicht in der Kategorie der Sportmotorräder. Sie ist das Produkt eines Teams von Designern und Ingenieuren, die nur ein Ziel kannten: siegfähige Performance.

Die „R“ ist ein Rennmotorrad ohne Wenn und Aber. Die Wettkampf-Abstimmung, qualitativ hochwertigste Komponenten und rennerprobte Chassis-Technologie vermitteln dem Fahrer Vertrauen und bieten ein unglaubliches Leistungsniveau.

Durch das geänderte World Superbike Reglement rückt die Straßen-Version der „R“ noch näher an die Maschine unseres Werksteams. Die 1098 R ist keine Replika – sie ist ein echtes Superbike. Der L-Twin Testastretta Evoluzione Motor leistet unglaubliche 180PS und ist in den bewährten Gitterrohrrahmen montiert. Das Bike bringt lediglich 165kg auf die Waage. Ausgeliefert wird die 1098 R mit einem Race Kit, das die siegreiche Ducati Corse Traktionskontrolle beinhaltet.

Wieder einmal legt Ducati die Messlatte ein Stück höher und setzt neue Maßstäbe für Sport-Motorräder. Dieses Bike lässt das Herz jedes Enthusiasten höher schlagen.

1098 Technik: Ducati typische Designmerkmale wie das hohe Heck, die kompakte Front, zwei unter dem Sitz liegenden Schalldämpfer und die Einarmschwinge haben die 1098 auf Anhieb zum preisgekrönten Erfolg gemacht. Die Markteinführung der 1098 bzw. der 1098 S im November 2006 bedeutete eine Reihe von „Premieren“. Nicht nur für Ducati, sondern auch für den Bau von seriengefertigten Sportmotorrädern. Zum ersten Mal wurden die bissigen Brembo Monobloc Bremsen verbaut und standardmäßig ein Data Analyzer mit ausgeliefert (1098 S). Die Konstruktion der ultraleichten Einarmschwinge war ebenfalls ein Geniestreich der Ingenieure. Weiteres Novum für Straßenmotorräder war der Einsatz von MotoGP Technik wie die elliptischen Drosselklappen und das Cockpit der siegreichen WM-Maschine Ducati Desmosedici GP7.

Die „R“-Version der 1098 ist das Flaggschiff der Superbike-Familie, ausgestattet mit den neuesten Entwicklungen der Ducati Corse Abteilung. Die 1098 R glänzt mit allen Ausstattungsmerkmalen der 1098. Ihr Gewicht wurde nochmals verringert und die Leistung um weitere 20PS gesteigert. Traktionskontrolle, ein im Sandguss-Verfahren hergestelltes Motorgehäuse, Ventile und Pleuel aus Titan, TTX^R Hinterradfederung, und vieles mehr sorgen für die unglaublichste Performance, die es jemals in dieser Klasse gab.

Die 1098 R wird mit einem Race Kit ausgeliefert (nur für den Rennstrecken-Einsatz) das die Leistung um weitere 6PS von 180PS auf insgesamt 186PS steigert. Das Paket beinhaltet 102dB slip-on Kohlefaser Endschalldämpfer von Termignoni mit entsprechendem Motor-Steuergerät. Auf diesem Steuergerät ist nicht nur das Mapping für die Rennauspuff-Anlage hinterlegt, sondern auch die Steuerung für die DTC (Ducati Traction Control).

1098 R Testastretta Evoluzione Power

Der Motor der 1098 R steht für feinste Zweizylinder-Technologie. Das Triebwerk überzeugt mit 180PS (132,4kW) bei 9.750 U/min und brachialen 134Nm Drehmoment bei 7.750 U/min in der Standardausführung. Unglaubliche 186PS stehen mit dem Race-Kit an.

Schon die technischen Daten des Motors lassen keine Zweifel an der Renntauglichkeit zu. Um die „R“-Power im Zaum zu halten sind Motorgehäuse und Zylinderköpfe im Sandguss-Verfahren hergestellt. Diese Technik ermöglicht höchste Qualität und Präzision selbst bei komplexesten Bauteilen. Minimales Gewicht bei maximaler Leistung war die Maxime bei der 1098 R: Die Titan-Pleuel sind 130g leichter als die der anderen 1098-Versionen, was die Massenträgheit mindert und schnellere Kurbelwellenbeschleunigung ermöglicht. Eine Zahnriemen Abdeckung aus Carbon und Magnesium-Ventildeckel sparen zusätzliches Gewicht. Im Vergleich zur 999 R wurde das Motorgewicht um 5,6kG reduziert, gemessen an der ohnehin schon leichten 1098 sind es nochmals 2,2kG.

Die kraftvollen 1198ccm Hubraum entstanden durch vergrößerte Bohrung und Hub von 106mm x 67,9mm, gespeist von vier Titan-Ventilen pro Zylinder bei einem Verdichtungsverhältnis von 12,8:1. Die Ventile wurden um ca. 5% vergrößert, der Durchmesser der Einlassventile beträgt 44,3mm, bei den Auslassventilen sind es 36,2mm. Die Ventile werden von überarbeiteten Kipp- und Schleppebeln betätigt, die geringere Reibung und Verschleißfestigkeit garantieren. Die oben liegenden Nockenwellen mit radikalem Profil bringen rund 16% mehr Ventilhub als die der 1098.

Diese unglaubliche Ventil-Performance wird erst durch Ducatis einzigartige Desmodromik möglich. Die Desmodromik erlaubt radikale Ventilerhebungskurven und extreme Steuerzeiten. Sie arbeitet in jeder Ducati, einschließlich der siegreichen MotoGP-WM Maschine Desmosedici GP7.

Das Kolben-Design mit doppelrippigen Verstärkungen ist ebenfalls eine Entwicklung aus der MotoGP. Die Technik ermöglicht höchste Stabilität der Kolben bei minimaler Lauffläche, somit wird der Reibungswiderstand drastisch reduziert.

Die elliptischen Drosselklappen wurden um 6,5% vergrößert und von zwei Einspritzdüsen pro Zylinder versorgt. Zentral angeordnet ist eine 4-Loch Einspritzdüse, die bei Bedarf von einer zusätzlichen 12-Loch Einspritzdüse unterstützt wird, wodurch eine progressive Leistungsabgabe und ausreichend Zylinderfüllung unter Vollast garantiert ist.

Die Übersetzungsverhältnisse des 1098 R Getriebes wurden im Vergleich zu 1098 und 1098 S für den dritten, vierten und sechsten Gang geändert. Diese Gänge sind nun länger übersetzt, um Geschwindigkeitsvorteile durch die zusätzliche Power des Race-Kits oder zusätzliche Modifikationen nutzen zu können. Alle Zahnräder bestehen aus hochfestem Stahl. Die Oberflächen des 3., 4., 5. und 6., Gangs sind kugelgestrahlt, was eine besonders hohe Festigkeit garantiert. Die Mehrscheiben-Antihopping-Trockenkupplung reduziert die Gefahr des Hinterradstempeln beim aggressiven Herunterschalten und garantiert eine optimale Dosierbarkeit unter Rennbedingungen. Die 2-in-1-in-2 Auspuffanlage, gemäß der aktuellen Schadstoffnorm Euro 3, mit 52mm-57mm dicken Rohren und einer Wandstärke von 0.8mm endet in zwei Ducati typischen, superleichten, unter dem Heck liegenden Endschalldämpfern aus Titan und Edelstahl.

Chassis

Chassis und Fahrwerk der 1098 R sind das Resultat ausführlicher Tests. Während der gesamten Entwicklungsphase stand stets die Performance im Vordergrund. Ziel war es, das Gewicht so weit wie möglich zu reduzieren und gleichzeitig die Stabilität und Kontrollierbarkeit der unglaublichen Power der 180PS Maschine zu gewährleisten. Mit Erfolg: Im Vergleich zur 999 R wurden 5,6kG Motorgewicht eingespart, verglichen mit der ohnehin schon leichten 1098 S sind es 2,2kG.

Gitterrohr-Rahmen

Der in enger Zusammenarbeit mit Ducati Corse entwickelte Gitterrohrrahmen der 1098R besteht aus ALS 450 Rohren mit 34mm Durchmesser und einer Materialstärke von 1,5mm. Mit zahllosen bereits bestrittenen Renneinsätzen und hunderten von Siegen ist die Gitterrohrkonstruktion die erste Wahl der Ducati Corse Ingenieure.

Magnesium-Hilfsrahmen vorne

Im Zuge der maximalen Gewichtseinsparung wurde der vordere Hilfsrahmen aus Magnesium gefertigt. Die Konstruktion gewährleistet eine sichere, verwindungssteife Aufnahme von Frontscheinwerfer, Instrumententafel und Verkleidung. Die Gewichtseinsparung an dieser Position weitab des Fahrzeugschwerpunktes trägt beachtlich zum Fahrverhalten und der Kontrollierbarkeit der Maschine bei.

Aluminium Hilfsrahmen hinten

Die 1098 R wurde als Einsitzer konzipiert, ein Beifahrer ist bei diesem Ultra-Performance Motorrad nicht vorgesehen. Ein weiterer Beweis für die kompromisslose Auslegung der „R“. Dank dieser Tatsache konnte der Heckrahmen aus Aluminium gefertigt werden, was nochmals 50% Gewicht einspart.

Einarmschwinge

Die schwarze Einarmschwinge macht unmissverständlich klar, dass es sich um eine „R“ handelt. Alle wichtigen Bestandteile der Schwinge sind aus Aluminium gegossen und garantieren maximale Stabilität um die neuralgischen Punkte wie Aufnahme der Schwingen Achse, Radnabe und Federung. Die gegossenen Teile sind mit Profilteilen aus Aluminium zu einem wunderschönen Bauteil zusammengefügt. Um den „R“-Status zu untermauern wurde die Einarmschwinge in schwarz gefertigt. So setzt sie sich wunderschön von den goldenen Felgen ab.

Hinterrad Federung

Die Einarmschwinge und das voll einstellbare Öhlins Federbein bilden eine effiziente und leistungsfähige Einheit. Das TTX^R Federelement mit externem Ausgleichsbehälter ist unabhängig voneinander in Zug- und Druckstufe einstellbar. Dank der Erfahrungen aus der MotoGP wurden Reibung und Materialverschleiß selbst unter extremen Einsatzbedingungen reduziert. Eine weitere Besonderheit des hinteren Federelements ist, dass die Höhe des Fahrzeugshecks unabhängig von der Federvorspannung und anderen Einstellungen gewählt werden kann. Nur so ist das Set up perfekt auf den individuellen Fahrstil und die Streckenbeschaffenheit anpassbar.

Voderrad Federung

An der voll einstellbaren 43mm Öhlins Gabel mit reibungsarmer Titan-Nitrid Beschichtung sind radial verschraubte Monobloc Bremszangen verbaut. Der einzigartige Look der Bremsanlage lässt keine Zweifel an der Renntauglichkeit der 1098 R. Die Öhlins-Gabel besticht durch erstklassige Fahreigenschaften. Sie gibt unverfälschtes Feedback, vermittelt dem Fahrer Sicherheit und ermöglicht so optimale Kontrolle.

Kontrolle

Brembo Monobloc Bremszangen

Dank der beeindruckenden 330mm Bremsscheiben und der Monobloc Bremszangen wird eine spektakuläre Bremsleistung erzielt. Der Einsatz der Monobloc Technik in Verbindung mit der unübertroffenen Steifigkeit des Ducati Gitterrohrrahmens sowie das geringe Gewicht der 1098 R von 165kg ermöglichen jetzt auch auf der Straße weltmeisterliche Verzögerungsleistung.

Ultraleichte Felgen

Eine der effektivsten Möglichkeiten, Handling und Performance eines Bikes positiv zu beeinflussen ist es, die rotierenden Massen zu reduzieren. Bei der 1098 R wurden deshalb ultraleichte Marchesini-Felgen im Y-Design verbaut. Die geschmiedeten und maschinell bearbeiteten Aluminium-Felgen sind in „Racing gold“ lackiert. Beide Felgen reduzieren die rotierende Masse und folglich die Massenträgheit, was die 1098 R besonders agil macht und für weltmeisterliche Verzögerungszeiten sorgt.

Rennstrecken Outfit

Die im Windkanal entwickelte Aerodynamik ermöglicht dem Fahrer eine optimale, rennorientierte Sitzposition. Die Verkleidung ist so konzipiert, dass der bestmögliche Luftdurchsatz garantiert wird und Wasser- bzw. Ölkühler sowie die Airbox des kräftigen Testastretta Evoluzione Motors ausreichend Luft zum Atmen haben. Untere Verkleidungswanne, vorderer Kotflügel und die seitlichen Verkleidungen unterhalb des Tanks sind aus ultraleichter Kohlefaser gefertigt, was den „High Performance“-Look unterstreicht.

Die 1098 R trägt ihren Anspruch nicht nur technisch zu Schau: Die rote Verkleidung besticht mit weißen Startnummern Feldern am Heck sowie der Cockpit-Verkleidung. Der Gitterrohrrahmen ist ebenfalls rot lackiert, vorne und hinten zieren Marchesini Felgen in „Racing gold“ die „R“ – genau wie bei den 2008er Ducati Werksmaschinen in der Superbike WM.

Verkleidungen unterhalb des Tanks aus Kohlefaser. Eine dezente rot-weiß-grüne Tricolore Grafik auf der Cockpitverkleidung fügt sich harmonisch zwischen die Doppelscheinwerfer und symbolisiert Stolz, italienisches Design, feinste Renntechnik und die unglaubliche Performance des Bikes.

Elektronik

Cockpit

Die digitalen Instrumente im Desmosedici-Stil gehen auf den Entwurf für das Ducati MotoGP GP7 Projekt zurück. Der Zweckmäßigkeit beim Rennstreckeneinsatz entsprechend verzichtet die Anzeige auf alles, das die Aufgeräumtheit des Cockpits beeinträchtigen würde. Am Display stören keine Schalter oder Drucktasten. Alle verfügbaren Zusatzmenüs im Cockpit können per Lenkerschalter abgerufen werden. Die Standardanzeige besteht aus Geschwindigkeit und Drehzahl, wobei letztere in Form eines Balkendiagramms dargestellt wird. Optional können Drehzahl und Geschwindigkeit auch numerisch angezeigt werden. Zusätzlich bietet das Cockpit zwei weitere Funktionen, zum einen als Steuereinheit zur Aktivierung des Datenerfassungssystems, und zum anderen zur Messung und Anzeige von Rundenzeiten, die Zeitnahme wird hierbei über den Fernlichtschalter aktiviert. Die mit dem Race Kit der „R“ serienmäßig ausgelieferte Traktionskontrolle (DTC) wird ebenfalls über das Display angesteuert.

Traktionskontrolle

Zum ersten Mal überhaupt wird ein Serienmotorrad mit einer aus dem Rennsport stammenden Traktionskontrolle ausgeliefert. Mit dem Einbau des Motorsteuergerätes aus dem „Race-Kit“ (nur für den Rennstrecken-Gebrauch) wird die Ducati Traction Control (DTC) aktiviert. Die Bedienung erfolgt über das digitale Cockpit.

Die DTC ist das gleiche System, das Ducati Corse in den siegreichen WM-Bikes der GP bzw. der SBK verbaut. Insgesamt gibt es acht unterschiedliche Einstellungen, entwickelt von professionellen Rennfahrern, die den Wheel-Spin regeln. Somit ist die DTC optimal auf das individuelle Können und Fahrverhalten jedes Piloten einstellbar. Vittoriano Guareschi, offizieller Ducati MotoGP Testfahrer, hat höchstpersönlich die Abstimmung übernommen. Wählen Sie die Einstellung, die am Besten zu den jeweiligen Streckenbedingungen bzw. Ihrem persönlichen Fahrstil passt. Nach der Aktivierung vergleichen die beiden Drehzahlsensoren den vorderen und hinteren Wheel-Spin, um Schlupf festzustellen. Die von Ducati Corse entwickelte und eingesetzte Software regelt dann durch

Zündunterbrechung und Verstellung des Zündzeitpunkts die Leistungsabgabe und hält dadurch die Traktion am Hinterrad aufrecht.

Wieder einmal legt Ducati die Messlatte für seriengefertigten Sportmotorräder ein ganzes Stück höher.

Datenerfassung

Die 1098 R wird mit dem Ducati Daten Analyse (DDA) System ausgeliefert. Das DDA-Kit enthält die Software zum Auslesen der Daten am PC, einen USB-Stick und das ausführliche Benutzerhandbuch. Der Benutzer kann so die Performance von Bike und Fahrer auslesen, analysieren und verschiedenste Informationen vergleichen.

Der DDA zeichnet vielfältigste Informationen auf: Drosselklappenöffnungswinkel, Geschwindigkeit, Motordrehzahl, Motor Temperatur, gefahrene Kilometer, gefahrene Runden sowie Rundenzeiten. Außerdem wird aus Motordrehzahl und gefahrener Geschwindigkeit der eingelegte Gang berechnet. Nach jeder Fahrt bzw. am Ende eines Tages auf der Rennstrecke können die Daten (bis zu 2MB, ca. 3,5 Stunden Fahrzeit) ausgelesen, analysiert und verglichen werden. So erhalten Sie genaueste Informationen über die Performance des Fahrers und der 1098 R.

Farbvarianten

	Verkleidung	Rahmen	Felgen
1098 R	Rot	Rot	Racing-Gold