

[Jetzt Mitmachen!](#)

Suche

Suche...



[login](#)

- [Home](#)
- [Community](#)
 - [Profil](#)
 - [Biker](#)
 - [Bikes](#)
 - [Gruppen](#)
 - [Bilder](#)
- [Magazin](#)
- [Forum](#)
- [Touren](#)
- [Motorradurlaub](#)
- [Werkstätten](#)
- [Events](#)

Gehe zu ...

[Magazin](#) » [Testberichte](#) » [Ducati 1299 Panigale S - Fahrbericht](#)



Ducati 1299 Panigale S - Fahrbericht

Die Diva war gestern!

[Alle 28 Bilder ansehen](#)

2015 wird sicher ein Jahr der Supersportler. Eine die hier maßgeblich daran beteiligt sein wird ist die Ducati 1299 Panigale und Panigale S. Wir hatten Ende Januar die einmalige Gelegenheit, dieses Superbike auf dem 4.628 Meter langen und extrem anspruchsvollen Autódromo Internacional do Algarve vor den Toren Portimão zu testen.

1. [Fahrbericht](#)
2. [Technische Daten](#)
3. [Bildergalerie](#)
4. [Fahrzit](#)

2012 überraschte Ducati mit dem wohl radikalsten und teuersten Superbike-Projekte ihrer bald 90 jährigen Firmengeschichte: der **Panigale**. Nun legen die Italiener nach und geben der eh schon bärenstarken **Panigale** viel Neues mit auf den Weg. So stieg die Leistung um 10PS auf nun 205PS mit sagenhaften 145 NM bei 8.750 U/Min. Dabei bringt die **1299 Panigale** wieder nur 166,5 Kg trocken auf die Waage und ist somit das leistungsstärkste und leichteste Serienbike der Welt. Das Herz wurde hierfür um 4mm auf 116mm erweitert und damit die beiden Kolben ihren extremen Druck perfekt und vor allem langlebig ans Hinterrad senden

können, gab es ausbalancierte ge crackte Pleuels obendrein.

Neben der Superbikegrundformel wenig Gewicht plus maximal Power, legten die Ingenieure um Paul Ventura und Cristian Gasparri viel Wert auf hoch entwickelte Elektronik und Designoptimierung im Detail. So wurde die Front etwas breiter, das Windschild höher und die Lufteinlässe größer. Hinzu kommen noch eine im oberen Teil veränderte Seitenverkleidung und ein „offenes“ Heck. Des Weiteren wurde der Lenkkopfwinkel um ein halbes Grad verkleinert und der Schwingendrehpunkt um 4mm nach unten verlegt, was jedenfalls in der Theorie zu einem handlicheren Fahrverhalten und sehr guter Traktion führen sollte. Aber nicht nur für die Rennstrecke wurde die **1299 Panigale** optimiert. Auch für eine flotte Landpartie haben sich die Italiener mit 15% mehr Leistung im mittleren Drehzahlbereich sowie einem komfortableren Sitz ins Zeug gelegt. Und wer noch einen drauflegen möchte, für den hat Ducati das Performance Sortiment mit weiteren edlen Teilen geschnürt. Hier bekommt man für die **Panigale** abgestimmte AkrapoviÄ□ Auspuffanlagen, Racingscheibe und -Sitz, unzählige Carbonteile oder auch eine 2Kg leichtere Lithium Batterie. Dann ist allerdings eine superdicke Brieftasche notwendig, denn die **1299 Panigale S** hat einen Listenpreis von 25.490 Euro. Die 1299er ohne S kommt auf 20.490 Euro.



Um aber dieses Powerpaket für jeder Mann und Frau sicher fahrbar zu gestalten, ist einiges an Elektronik von Nöten. So steuert die Bosch IMU (Inertial Measurement Unit) neben dem 9.1MP Kurven-ABS, welches 1Kg abgespeckt hat, auch die DWC ([Ducati](#) Wheelie Control) und zeigt als nette Spielerei die aktuelle Schräglage an. Der DQS ([Ducati](#) Quick Shift) funktioniert nun in beiden Richtungen, wobei beim runterschalten vierstellige Drehzahlen und geschlossene Drosselklappen anliegen müssen.

Es ist schon beeindruckend, wie vernetzt inzwischen ein Motorrad sein kann, ja sein muss. So nimmt die IMU laufend Werte von beiden Rädern, der Gasstellung oder der Bremse auf, kombiniert diese und stimmt je nach gewähltem Fahrmodus und darin individuell eingestelltem Level das Motorrad laufend ab. Bei der hier vorgestellten S-Version gehört noch das elektronische Öhlins Fahrwerk mit ihren mächtigen 43mm NIX30 USD-Gabel und TTX36-Mono-Federbein dazu, welches sich ebenfalls entsprechend angepasst. Durch diese enge Verdrahtung aller Komponenten und der dahinterliegenden Intelligenz, kann die **Panigale S** für jeden Einsatzzweck und Fahrtyp eingestellt und so individualisiert werden. Sogar eine Veränderung an den Reifendimensionen oder der Übersetzung lässt sich kinderleicht im Kalibrationsmodus durchführen – einfach Modus wählen, 2.Gang, 48 bis 52 Km/h fahren, fertig. Man kann sich aber auch „nur“ draufsetzen, einen voreingestellten Modus wählen und mächtig Spaß haben.

Man könnte jetzt noch Seitenweise auf die ganzen Technikgimmicks im Detail eingehen und allein für das bunte Voll-TFT-Display auf dem Unmengen an Informationen und Fahreinstellungen angezeigt werden, schreiben – jetzt wird gefahren!

Ducati 1299 Panigale S: Erster Turn Regenmodus

Ducati hatte sich für die Weltpremiere der **1299 Panigale S** mit den Autódromo Internacional do Algarve bei Portimão eine wunderschöne Berg- und Talbahn ausgesucht, die vom Fahrer und Material alles abverlangt sowie seit Jahren fester Bestandteil der WSBK ist. Einziges Manko, dass Wetter spielt in dieser Gegend nicht immer mit. So auch beim unserem Test. Pünktlich zum Rollout fing es leicht an zu nieseln, sodass wir erstmal im Ententanz hinter Ducati Testfahrer und ex Superbike WM Piloten Alessandro Valia ein paar Runden im WET-Modus zum einrollen und

Strecke besichtigen drehen. Dieser Modus kappt gut 85PS und begrenzt die Leistung auf 120PS. Des Weiteren sind alle Helferlein auf maximale Sicherheit ausgelegt, was einen extrem entspannt, ja fast schon langweilig um den Kurs und über jede feuchte Stelle bringt.

Ducati 1299 Panigale S: Turn 2 im Sport Modus

Nach einer knappen Stunde erwischten wir eine große Wolkenlücke und da der Wind laufend präsent war, trocknete die Strecke in wenigen Minuten ab. So konnte es nun also im SPORT-Modus auf die ersten schnellen Runden gehen. Hier liegt die volle Leistung an, wobei der Drehmomentverlauf etwas weicher gestaltet wird.

Na dann mal schnell raus und die Strecke erkunden, nichts mehr feucht, zweite Runde, Drosselklappen voll auf und los. Ende Start-Ziel, dreifach Rechts, umlegen, weit ausholen und in die links Bergauf eng reinziehen, ups, böse Bodenwelle im Scheitelpunkt, leichtes aufschaukeln, Traktionskontrolle bügelt alles weg. Vier Kurven weiter über die Kuppe, uuh, da wird das Vorderrad extrem leicht, erstmal leicht vom Gas, man traut sich (noch) nicht so recht. Rein in die Senke und gleich wieder links hoch rechts runter in die nächste Senke. Was für eine Achterbahn! Erste schnelle Runde neigt sich dem Ende, lange Rechts bergab auf Start-Ziel, Linie eng wählen, Drosselklappen voll auf, kurz vor dem kleinen Hügel den 4.Gang rein, ups, da wheelt sie wieder und wird etwas unruhig auf der Vorderhand, egal, nächste Runde. Derer drei waren es, bis die nächste Nieselwolke uns einbremste.



[Alle Bilder ansehen](#)

Zurück in der Box die Eindrücke Produkt Manager Paul Ventura geschildert, der gleich am Display erläutert was zu tun ist. Also, das Fahrwerk etwas straffer, die Traktionskontrolle sportlicher und der Lenkungsdämpfer eine Spur härter. Die Nieselwolke war schnell weggeblasen und so ging's auf den zweiten Teil des Turns.

Bodenwelle in der Links, nur noch leichtes Wackeln, aber perfekt zum Durchziehen, über die Kuppe, da brauchen wir einfach weitere Runden, Start-Ziel, voll am Gas bleiben, Front geht in die Höhe, bleibt gefühlt auch 300 Meter lang dort, setzt sanft auf den Asphalt auf und der Lenkungsämpfer hält die Fuhre perfekt auf Linie – klasse!

Kurve 6, enge 180 Grad-Links, tiefes hineinbremsen von gut 215 auf 80 Km/h, das Bosch Kurven-ABS regelt präzise und völlig unaufgeregt die Bremsbacken in der M50 Bremszangen von Brembo ein. Ende Start-Ziel, wenn man wieder gut 150 Km/h vernichtet, hat man das Gefühl die Erde wird angehalten und es drückt einem die Augäpfel raus. Aber auch die Pirelli Supercorsa SC erleichtern einem das punktgenaue hineinbremsen und Umlegen auf der Bremse.

Runde um Runde ging es gefühlt schneller voran, die Linie wurde genauer und das Vertrauen in die Rote Italienerin wuchs stetig. Zu keiner Zeit hatte man das Gefühl, das Bike würde einen überfordern oder nicht das tun was man möchte.



1299 Panigale S: nächster Turn im Race Modus

Zurück in der Box, kurze Pause, cool down und vorbereiten für den nächsten Turn. Der Himmel versprach nichts Gutes und die Regenradar-App gefiel auch nicht wirklich. Nächster Turn, RACE-Modus in der Standardeinstellung an und ab geht's. Hier hat man die Möglichkeit, während der Fahrt links am Plus-Minus-Schalter alle Helferlein bis fast zum Off-Modus zu beeinflussen. Wir beließen es aber bei der „Grundeinstellung“.

Fahrwerksseitig passte alles gleich richtig gut und so ging es nun auch extrem flott aus der ersten Links raus auf die kurze Gerade vor Kurve 6, Gas weg, Anker werfen bis fast zum Scheitel, zwei Gänge runter, der Schaltautomat funktioniert tadellos in beide Richtungen und untermalt jede Betätigung mit einem sonoren Baff. Extrem tief reinlegen, kleine Senke mitnehmen und jetzt wieder voll ans Gas. Gleich in Dritten schalten, Gas voll stehen lassen und dem Pirelli Supercorsa SC alles abverlangen was er drauf hat, die Traktionskontrolle regelt leicht nach und gibt einem das Gefühl eines kontrollierten Drifts, cool. Jetzt rechts und gleich scharf rechts über die Kuppe drüber – uiiii, nun wird sie aber richtig leicht vorne, ins Tal runter, links mit Vollgas hoch und

blind in die nächste Rechts reinbremsen. Bergab, umlegen dritter Gang voll durch, raustragen lassen, Bodenwelle innen umfahren, kurz Vollgas und mittig die vorletzte Rechts anfahren.



[Alle Bilder ansehen](#)

Die 15% Drehmomentsteigerung im Vergleich zur Vorgängerin machen sich bemerkbar, die **Panigale 1299** zieht sauber und mit Nachdruck auch bei knapp 6.000 U/Min an, das gefiel der 1199 nie so wirklich. An den Curbs reinziehen, kurz innen bleiben, leicht raustragen lassen und von ganz außen wieder Schwung für die lange Zielkurve bergab holen. Ganz eng innen bleiben, die Einspritzleistung am Anschlag halten, das Hinterrad driftet leicht nach außen, aber egal, die Linie wird nicht verlassen. In der Senke den vierten rein – brutal, man schlägt mit dem Kinn doch durch die Kompression voll auf – kleiner Hügel, woohoo, jetzt lupft sie aber ordentlich die Front, Start-Ziel, fünfter, sechster Gang, klein machen, guter Windschutz, Gas stehen lassen bis zum 250 Meter Schild, Anker werfen und wieder 3 Gänge runter. Nach 6 fliegenden Runden im RACE-Modus war Schluss, da der Nieselregen uns wieder einbremste.

Leider war's das gewesen! Dennoch konnte man das immense Potential der **Ducati 1299 Panigale S** im Ansatz erfahren. Hier steht eine absolute straßenkonforme Rennmaschine mit der man jederzeit auf der Rennstrecke nicht nur Bestzeiten jagen, sondern aufstellen kann. Wenn man an ihr überhaupt etwas Negatives finden möchte, der Seitenständer lässt sich ohne fremde Hilfe oder durch Einsatz der Finger nicht auszuklappen. Dafür geht er geschmeidig in der Linienführung unter und unterbricht diese nicht durch irgendein herausstehendes Stäbchen.

Jetzt weiterlesen - Ducati 1299 Panigale S - Fahrbericht:

1. [Fahrbericht](#)
2. [Technische Daten](#)
3. [Bildergalerie](#)
4. [Fahrzeit](#)