

Panigale mod Panigale

Skribenten har i dette tilfælde ikke tænkt sig at dække sig bag fraser som: 'Det er altså hårdt arbejde at teste motorcykler', 'Det meste foregår bag et skrivebord', 'Man skal være indstillet på at være meget væk hjemmefra' osv. osv.

Det er selvfølgelig lidt for sjov, og selvfølgelig ligger der en masse hårdt arbejde bag den mulighed undertegnede fik. Selvfølgelig ligger der en masse knubs gemt inde i den efterhånden aldrende krop. Og selvfølgelig er det at have en efterhånden 25-årig road-racing karriere forbundet med afsavn osv.

Men igen, hvis ikke jeg elskede det, gjorde jeg det ikke, og sådan er det vel med hobbyer. Man gør vel det man holder allermest af.

I dette tilfælde er det under alle omstændigheder mere end almindeligt svært at forholde sig alvorligt negativ til det overskriften gemmer på.

Uden at komme nærmere ind på baggrunden for at ovennævnte mulighed opstod, vil ordene fra nu af omhandle det som overskriften dækker.

Fra foråret 2015 har jeg haft en Ducati Panigale 1299 og en Ducati Panigale 1199 R, begge 2015 modeller, til rådighed.

1199'eren er som aftalt blevet klargjort og brugt til road-racing. Den sædvanlige øvelse bestående af at strippe motorcyklen for originale dele, arbejde på affjedringskomponenter, et Bazzaz system til regulering af brændstofmængden samt et mere åbent udstødningsanlæg.

Men derudover er meningen at øvelsen går på at vise, hvor godt en standard 1199 R Panigale kan klare sig i road-racing.

Samtidig har jeg haft en 1299 Panigale til rådighed, som har været brugt til pressekørsel og til kørsel med passagerer til de motorsport event jeg afholder.



Derfor har det ved flere lejligheder været muligt at hoppe direkte fra den ene motorcykel til den anden og på den måde 'mærke' forskellen.

Jeg er vokset op med MC-Revyen, Motorcyklen, Touring Nyt, Bike osv. Der har i min levetid været rigtig mange forskellige motorcykelblade, med hver sit forskellige udtryk og forskellige journalistiske linjer.

Nogen mere seriøse end andre ... men med formuleringer noget i retning: 'Cyklen opfører sig som en racer', 'Aldrig har en gadecykel været tættere på en racer', 'Den har køreegenskaber som en racer'.

Disse udtalelser har også været fremsat af journalister på vidt forskellige køremæssigt niveauer.

Men fællesnævneren er, at fabrikkerne er blevet bedre og bedre til at bygge motorcykler som uden de store modifikationer kan trækkes direkte ud på en racerbane og gøre det godt.

For mit vedkommende var den første oplevelse med den slags, den jeg havde på en Yamaha R1 for efterhånden mange år siden.

Jeg har aldrig nogensinde forud for 2015 siddet eller endside kørt på en Ducati.

Derfor var det også for mit vedkommende at starte forfra angående motorcykelkørsel og navnlig skulle jeg lære om hvad 'Ducati Feeling' er.

Her efter road-racing sæsonen er slut har jeg jo så fået kørt en masse Ducati, men det er også ved at gå op for mig, hvilket specielt sammenhold Ducatister har.

Men for at vende tilbage til essensen, så har det at 'hoppe' fra den ene Panigale til den anden virkelig givet anledning til at rode lidt op i de 'gamle floskler'.

Sammenligningen går jo på 1199'eren som er udstyret som nævnt ovenfor og 1299 som kun mangler en nummerplade og 2 sidespejle for at være klar til gadekørsel.

Forskellen? Jamen, hvad er den egentlig?

Jeg tænker, at 1199 vejer mindst, ikke at jeg har tænkt over det som noget mærkbart.

1199'eren har formentlig også højere ydelse, men igen uden at det er noget mærkbart, tværtimod så føles 1299'eren langt mere rå og voldsom i sin aflevering af kræfterne og kalder i den grad på smilebåndet i den indre dreng.

1199'eren har med sit højere maks. omdrejningstal en lyd som ikke andre 2-cylindrede motorcykler kan hamle op med.

De har begge quick shift både ved op- og nedgearing, hvilket er en af de ting der imponerer mig allermost ved begge cykler.

Det er dybt fascinerende så sporsikre og stabile begge cykler er, når de bremses ind i sving, ikke mindst på grund af den totale ro der er på cyklens bagende.

Alt sammen er blot en øvelse i at få justeret på de forskellige parametre man kan justere elektronisk, især er motorbremsen vigtig at få justeret rigtigt.

Når man får styr på de ting giver begge cykler en grænseoverskridende oplevelse der på en eller anden måde taler til alle sanser.

I hvert fald har jeg haft langt mere begejstrede udbrud fra passagerne på 1299'eren, end jeg fik da jeg benyttede en Suzuki GSXR 1000.

At Suzukien var langt mere letkørt i den sammenhæng har ingen betydning.

Ducati'en rusker, brøler, vibrerer, trækker voldsomt... Når man ikke er vant til det er det en voldsom oplevelse.

Jeg tænker alle superbike kørere kender følelsen af at sende sin superbike ned ad langsiden, på årets første træning. Når man ikke har siddet på en superbike, og følt trækket efter en lang pause, er det en voldsom oplevelse.

For mit vedkommende resulterer det altid i en stakåndethed grænsende til at man nærmest ikke kan få luft.

Kroppens reaktion er voldsom når den ikke er vant til kræfterne, men andre vil sikkert også nikke genkendende til at følelsen forsvinder efter et par træninger, hvorefter man igen retter fokus mod de manglende kræfter....

Den ovenfor beskrevne 'forårsfølelse' har for mit vedkommende aldrig føltes så voldsom som i 2015, da jeg prøvede en 1299 Panigale på bane første gang.

Første gang jeg prøvede en Panigale i tørvejr var på Padborg Park på 1299'eren.

Jeg var chokeret... Den føltes langt mere kraftfuld end den 'fuldkittede' Honda jeg sidst prøvede banen på.

Det kan da ikke være rigtigt var den første tanke... en gadecykel uden den mindste modifikation eller ændring....

Samtidig kunne det ses på dataloggingen på motorcyklen, der blev studeret sammen med baneejer Tom Pedersen, at hastigheden fra stadionsektionen hen mod Big-mac kurven lå over 240 'rigtige' kilometer i timen.

Her var det så Tom Pedersen der mente at det ikke kunne være rigtigt, men det har kunnet ses mange gange siden, at det er rigtigt.

Det enorme moment 1299'eren præsterer rykker så voldsomt og føles vildt, hver gang man skyder den af.

Jeg har taget mig selv i at køre omgange på den på Padborg Park til vores events, hvor jeg ellers kører med passagerer, simpelthen fordi det er så flyvende morsomt...

Det lyder forvænt og det er det også... Jeg har kørt så mange omgange på Padborg Park, at jeg aldrig kører rundt 'bare' for sjov, men kun i seriøst test- eller løbsregi.

Og for yderligere at kaste lys over det, har jeg i disse tilfælde også haft mulighed for at køre på 'min' 1199 raceropsatte Panigale, men alligevel har jeg valgt at tosse rundt på 1299'eren.

Lige dele imponeret og chokeret over, hvad den gademotorcykel kan præstere, både sammenholdt med, hvor gode gadedækkene er, hvor god affjedring, elektronik og hele pakken er, og til enhver tid med et stort grin på.

I forbindelse med et løb i Tom Pedersens løbsserie, der skulle foregå på Ring Djursland, var det min seriøse mening at stille op på 1299'eren uden en eneste modifikation.

Jeg havde endda væddet med Tom Pedersen i fuld alvor om at jeg ville kunne køre den i top 5 i løbet. I mit stille sind havde jeg endda overbevist mig selv om at jeg kunne lave en podieplacering.

Så god mener jeg 1299'eren er på bane... Det blev dog ikke udført grundet reglements-mæssige forhindringer.

Selvfølgelig er 1199 R bedre, men det er i de små bitte detaljer der gør en samlet pakke og giver 10. dele på banen, den gør bare det hele en anelse bedre på banen.

Men hudløst ærligt.. den har ikke det rå moment 1299'eren stiller med, og så er 1299'eren endda helt standard og 1199'eren med de tidligere nævnte modifikationer.

Jeg tænker, hvordan ville en 1299'er med en åben udstødning og et Bazzaz anlæg (som på 1199'eren) så ikke være?

Der kan skrives mange kloge ord, der kan måles på mange parametre, der kan testes til hudløshed og tal og teknik-onani kan i nogen tilfælde helt tage over og ende med at få fremstillet en prøvetur på en motorcykel til noget videnskabeligt og tørt.

Jeg tvivler på, at jeg nogensinde vil køre en tur på en Panigale uden at få den helt specielle følelse jeg har forsøgt at beskrive...

Og til syvende og sidst må det være det, som beskrives som 'Ducati feeling' og ja det kan rent faktisk købes for penge.

Jeg har haft forvænte og godt bemidlede mennesker som siger de har prøvet 'alt' bagpå 1299'eren til motorsportevents og her ses voksne danske mænd række hænderne over hovedet og råbe deres begejstring ud, på total udansk maner.



Simpelthen fordi den oplevelse er så intens, så voldsom at den kalder på følelser, især når man ikke har prøvet det før.

Men altså også selvom man har kørt road-racing i 25 år..

Kan lignede følelser opstå på den nye Yamaha R1, den nye Suzuki GSXR 1000, den nye Kawasaki osv. Tja det kan jeg jo ikke vide, men efter at have tilbragt de første 24 år af min karriere på det ypperste Japan har kunnet præstere, så tvivler jeg!

Jeg tvivler ikke på ydelse, kapacitet og kvalitet, men på 'feeling'.. Men igen selvfølgelig er jeg 'farvet' måske er jeg egentlig 'skabt' til Ducati, deres farve er jo også rød....