

Klasse, dann geb ich Gas, dass es bis Hockenheim auch fertig wird!“ Sätze wie dieser seitens der Erbauer sind im Vorfeld des TunerGP nicht ungewöhnlich, sondern normal. Die zu dieser KTM 1290 Super Duke R gehörige Geschichte ist, wie das Motorrad, dann aber doch was ganz Besonderes. „Ich bin Metallbaumeister und leidenschaftlicher Hobbyracer, hatte vorher keinerlei Erfahrung mit Modellbau, das ist mein Erstwerk und auch nur der Prototyp der Verkleidung, also nicht perfekt“ – mit diesem Wortlaut trudelt um Ostern 2021 eine Mail ins Haus, daran ein kleines Foto einer zornig dreinblickenden Trackday-1290er, wie man sie so noch nie gesehen hat. „Komplette Front und Sitz/Heckverkleidung aus Karbon, selbst entworfen und angefertigt“, steht da, dazu eine umfangreiche Liste an Technik-Tuning, über Motorperipherie, Fahrwerk, Bremse, das ganze Besteck eben. Karbonverkleidung selbst entworfen und angefertigt? Klingt nach einem echten Liebhaberprojekt. Gebongt, die Super Duke von Oliver Volkamer aus Bergkirchen vor den Toren Münchens muss mit. Was es mit dem „fertig

werden“ dann auf sich hat (wir dachten eigentlich, gemeint sei Kleinkram), erfahren wir erst in Hockenheim: Besagte erste Prototypen-Verkleidung ging in der Zwischenzeit – vergangen sind bloß drei Monate – zu Kohlefaser-Spezialist Carbon Sigl in den Bayerischen Wald, der hat Maß genommen, Formen hergestellt und sämtliche Teile im Autoklav-Verfahren nachgebaut. Sigl kann das Ganze nun also professionell und in höchster Qualität in Serie fertigen. Wenn man so will, steht somit das erste Serienexemplar vor uns. „Die letzte Woche lief unter Hochdruck“, gesteht Oli dann auch. „Da steckt viel Arbeit und auch die eine oder andere Nachtschicht drin!“

Text: Johannes Müller;
Fotos: fact/Joachim Schahl, Markus Jahn (1)

LUCKY PUNCH

Mächtige V2-Superbikes, bei KTM kein Thema mehr... Jammerschade! „Bau ich mir eben selbst eine Verkleidung“, hat sich Oliver Volkamer gedacht – und diesen tollkühnen Plan direkt in Kohlefaser umgesetzt. Fertig wurde seine „Lucky Punch“ pünktlich zum TunerGP.



Punch in Bestform

Nun aber fahren! Die Ergonomie der Volkamer-Duke ist deutlich in Richtung Superbike verschoben: Probrake-REVO-Stummel ersetzen die Segelstange der 2017er-SD-R erfolgreich, in Verbindung mit dem angehobenen Heckrahmen lässt sich richtig Druck aufs Vorderrad bringen, die KTM-Factory-Fußrastenanlage – weiter hinten und höher – komplettiert das neu gezogene Dreieck fein. Kein Vergleich zur Serie, die im Modelljahr 2017 auffällig aufrecht daherkam. Das Heck bzw. die Sitzkuhle schließt nach hinten maßgeschneidert kurz ab, was Großgewachsene etwas Bewegungsfreiheit kostet, Zeitenfahrer Christof „Fifty“ Höfer und mir aber extrem taugt. Denn so lässt es sich für den Ritt auf der Drehmomentwelle prima abstützen. Erster Fahreindruck: typisch Super Duke, dabei auffällig harmonisch. Der mächtige 1300er-V-Motor bestimmt wie gehabt und erwartet mit seinem herben Schub aus

der Mitte (Mapping, Akrapovic-Krümmer, Cobra-Auspuff) klar das Fahrerlebnis – erst recht, wo mit einem Gewicht von vollgetankt 200 im Vergleich zur Serie noch einmal ganze 18 Kilo weggefallen sind. Punch hat's reichlich. Auffällig harmonisch ist die Fahrwerksabstimmung, denn die verbaute WP-Kombo aus „Super Competition“-Federbein und Cartridge spricht feinfühlig an und meldet scharf zurück, was sie nicht nur auf der Rennstrecke zur klaren Empfehlung macht. Man war im Vorfeld unsicher, ob das Grundsetup passen würde – tat es aber. Wie sich ein weiteres Mal gezeigt hat, sind leichte Räder – hier PVM „Superlight“ – DAS Zaubermittel für Handlichkeit. Wave-Scheiben aus dem PowerParts-Katalog, WRP-Karbon-Bremsbeläge und eine Brembo-RCS19-Pumpe schließlich haben die Hockenheim-Probe bestanden – höchste Bremsen-Weiche. So nagelt „Fifty“ mit der als Gesamtpaket stimmig aufgewerteten Super Duke innerhalb weniger Runden und ohne große Verrenkungen



Metallbauer, Enthusiast, Super-Duke-Fan: Oliver Volkamer hat dieses Projekt in Eigenregie umgesetzt. Kontakt: info@volkamerleichtmetallbau.de

eine schwer respektable 1:50.8 ans Brett. Zentralen Anteil daran hat Oliver Volkamers Karbonverkleidung: Ausreichender Windschutz bedeutet nämlich nicht nur, dass du als Fahrer weniger auslaugst, sondern auch eine deutlich bessere Stabilität bei hoher Geschwindigkeit. ■

Fazit

Super Duke trifft Superbike – Privatmann Oliver Volkamers 1290er war so etwas wie die Wildcard beim diesjährigen TunerGP. Jeder, der damit fuhr, stieg beeindruckt ab: Halbwegs überschaubare Tuning-Maßnahmen an Fahrwerk, Rädern und Bremse erweitern die Rennstrecken-Fähigkeiten des KTM-Dampfhammers erheblich. Ein solches Fahrerlebnis gibt es nur hier. Vor der selbst entwickelten Karbonverkleidung kann man sowieso nur den Hut ziehen: wirkungsvoll, hochwertig, federleicht und ein echter Eyecatcher. Wer weiß, vielleicht bleibt die „Lucky Punch“ kein Einzelstück!



Feinste Kohlefaser denkt die aggressive Linienführung der Super Duke R zu Ende – echter Hingucker



Supertester Christof Höfer beim Bolzen schwer begeistert!

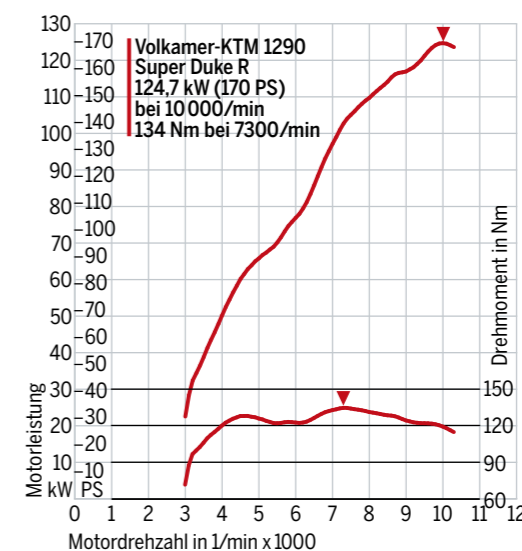


Sinn der Sache: Verglichen mit einer Serien-Duke ist der Windschutz deutlich besser. Damit Parabolika-tauglich!



Darum „Lucky Punch“: Bei der Auspuffanlage war Probieren angesagt. Der Cobra-Slip-on passte

Daten



Gewicht 200,1 kg, vorn/hinten 51,3/48,7%, **Leistung** 170 PS **Gesamtkosten** k.A.

Leistungsteile blieben unverändert, Motorsteuerung und Auspuffanlage wurden angepasst – angesichts dessen können sich 170 PS Spitzenleistung sehen lassen. Ohnehin ist nicht Topend-Power für den 1290er wesentlich, sondern unerbittliches Drehmoment über einen sehr weiten Bereich. Gasannahme und Dosierbarkeit des bei Motoschmiede in Faistenhaar gemappten Antriebs haben voll überzeugt.

Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 250