



Monster under Øresund

»Det her er en motorcykel, man helst tager den længste omvej hjem på.«



Det er ellers sjovere at køre...



Henning Larsens Ducati 999S bliver kun brugt på bane.



En Hypersport 749 skal bruge 55 meter startbane for at nå 100 km/t

**M**in står i en indtagende stilling ved kantstenen. Hælder lidt på skrå på støttefoden. Den brummer i tomgang i en slags vente-position.

Jeg smækker porten efter os. De stive kørestøtler får mig til at vrulte, da jeg går over til den. Jeg sætter propperne i ørene, før jeg trækker Schuberth-styrthjelm ned over hovedet og skruer helt op for tyske Rammstein på min iPod.

Jeg sætter mig overskrævs på den Ferrari-røde Ducati Monster. Motoren er kold, men parat. Jeg starter roligt og vender den rundt og kører op ad Istedgade.

Da trafiklyset ved Enghavevej skifter til grønt spinder de kolde dæk – baghjulet forsvinder under mig, da jeg gir gas ud af svinget. Men jeg får rettet op og kan køre ind på benzintanken og få fyldt op med 10 liter V-power. Nu er der til 150 kilometer lir.

Vejrudsigten spår, at dette bliver den sidste tur på motorcyklen i år. Oktoberhimlen er høj og ligeså klar som motorcyklen, der nu er ved at være varm.

Jeg har en Jørgen Leth-agtig politisk ukorrekt tilståelse at gøre: Jeg tager motorcyklen, når jeg vil. Det er min ret.

Jeg kan lide at køre stærkt, men sjovere end at køre stærkt er faktisk at finde en rute med gode sving og kurver. Sådan en rute kører jeg ud ad byen for at finde. Jeg giver den gas, og Ducatien er omdrejningsvillig. Jeg straffer den hårdt gennem alle gear og sving. Den får pisk, det er mig, der er herre, og den gør som jeg ønsker.

**DET ER EN MOTORCYKEL**, der dufter af æstetisk italiensk design og stinker af svedig atletisk ydelse. Konkurrenterne sælger deres motorcykler på komfort og livsstil. Ducati har fundet sin niche på markedet ved at sælge funktion og ekstrem præstation. Design og funktion er to sider af samme sag, og motorcyklerne kan begå sig både på racerbanen og et kunstmuseum.

Den potente brummen er umiskendelig. Den kraftfulde to-cylindrede V-motor med de to cylindre vinkelret på hinanden trækker sejt og solidt fra bunden, indtil omdrejningsbegrænseren slår til på den sjove side af 10.000 omdrejninger. Motoren ligger på langs og cylinderstillingen gør den kan sidde langt fremme i det karakteristiske stive rørgitstel. Det giver et tyngdepunkt helt i bund med køreegenskaber til sving og kurvede veje helt i top.

Den særlige lyd skyldes et teknisk mesterværk ud i motorkunsten. Hvor andre motorer presser ventilerne åbne med en knastaksel og lader dem returnere med simpelt fjederpres så bliver ventilerne på Ducati'en sty-

ret, både når de åbnes, og når de lukkes – også kaldet en desmodromisk motor.

Oven i lyden af desmo-motoren med de tvangsstyrede ventiler, har motorcyklen en klirrende lyd, som hvis man ikke vidste bedre kunne tro var en fejl, men det er musik i en kenders øre, for det er lyden af tørre koblingsplader. Mange Ducatiejere skifter som det første dækslet ind til koblingen ud med et åbent dæksel, så man rigtigt kan høre musikken fra den tørre racerkobling og så et par lydpotter i let kulfiber for ligesom at ryste det sidste lyddæmpning af sig.

Ducati er det ypperste på to hjul. Ekstreme præstationer og teknik iklædt racerkåbe af fineste italienske design.

Det er en motorcykel med indbygget personlighed. Hver cykel bliver samlet på fabrikken i Bologna, det kan man se på rundvisninger, hvis man kommer på de kanter, ligesom man kan besøge fabrikens museum.

Men det er et dyrt bekendskab, både at erhverve og drive. De danske afgifter er høje, derfor køber mange også deres drømmecykel uden afgifter og tager den med på bane for kun at bruge den til ræs – for det første klip i kørekortet får du i anden gear og der er seks gear. Den vildeste cykel, der bliver solgt til indregistrering i Danmark, er en Ducati 999 til 320.000 kroner. Herefter bliver racermodellerne 999S og 999R ekstremt dyre.

Som importøren Finn Ingemann udtrykker det: »Grænsen for, hvad folk vil betale, er forlængst overskredet.«

Derfor bliver de kun solgt uden afgift til brug på bane. Her kan man få lov til at fyre den af under ansvarlige og kontrollerede forhold og uden at udsætte andre trafikanter for risiko. Mange tager deres maskiner med til svenske baner som Knutstorp og til Oschersleben i Tyskland.

**NU ER DET SIDST PÅ DAGEN.** Luften er kølig og nærmer sig dugpunktet, det giver motorforbrændingen maksimal fylde. Jeg kører forbi lufthavnen, lander ved flyvergrillen, og mens jeg spiser en hotter, står nogle og fotograferer motorcyklen med deres mobil ude på parkeringspladsen.

Det her er en motorcykel, man helst tager den længste omvej hjem på. Den er simpelthen for sjov at køre. Bag styrthjelmens visir kan man godt regne med, at køreren sidder med et grin bredt som motorcykelstyr. Den eneste, der ikke griner, er nok din bankrådgiver, men på den anden side... han ville ønske, han selv havde en. ■

m-s@berlingske.dk