
Fahrbericht Ducati Panigale V2: Weniger ist mehr

Von Ralf Bielefeldt, cen

Francesco „Pecco“ Bagnaia gehört zu den jungen Wilden, die dieses Jahr in der Zweirad-Königsklasse Moto-GP durchaus etwas reißen könnten. Wie viele andere Fahrer profitiert der junge Ducati-Pilot von der Verletzung des Honda-Dauerweltmeisters Marc Marquez. Beim Großen Preis der Emilia Romagna am 20. September führte Bagnaia bis kurz vor Schluss. Dann riss in einer scharfen Linkskurve die Haftung des Vorderrads ab – aus war Peccos Traum vom furiosen Sieg beim Heim-Grand-Prix. Lassen wir den klitzekleinen Fahrfehler mal außen vor, können sich alle Ducatisti für die Kleinigkeit von mindestens 17.540 Euro ähnlich fühlen wie der 23-jährige Italiener.

Mit der Panigale stellt ihnen Ducati straßenzugelassene Superbikes der Extraklasse vor die Tür. Zum einen das V4 getaufte Quasi-MotoGP-Bike mit Vierzylinder-Triebwerk, zum anderen die kleine Schwester Panigale V2 mit dem letzten noch in einem Superbike agierenden Zwei-Zylinder-Motor.

Viele internationale Tester halten die V2 mit ihrem 955-ccm-Aggregat für die bessere Panigale. Weil sie optisch (fast) genauso viel hermacht wie die große Schwester V4 (1103 ccm, ab 22.215 Euro), aber beherrschbarer ist. Schlagartige Leistungsentfaltung, perfekte Assistenzsysteme, grandiose Bremsen – all das bietet die Panigale V2 auch. In puncto Preis und Alltagstauglichkeit nimmt sie sich aber geradezu moderat aus im Vergleich zur V4 und V4 S (ab 28.165 Euro). Es gibt sie nur ohne die teure „S“-Option. Und seit kurzem auch in einer zweiten Farbvariante (neben Ducati Red) namens White Rosso.

155 PS (114 kW) bei 10.750 Umdrehungen pro Minute, dazu kernige 104 Newtonmeter Drehmoment bei 9000 U/min. Macht auf dem Datenblatt 59 Pferdestärken und 20 Newtonmeter weniger als bei der Panigale V4. Auf öffentlichen Straßen lösen sich diese nominalen Unterschiede schnell in Wohlgefallen auf, weil sie innerhalb der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) eh nicht realisiert werden können im Mobilitätsalltag. Einmal schalten – und der TFT-Geschwindigkeitsmesser der Panigale V2 zeigt über 100 km/h. Wer seiner Begeisterung für Beschleunigung freien Lauf lässt, fährt auf diesem Bike schneller zu schnell.

Der Sound, den das kleine Superbike dabei entwickelt, ist grandios, solange man vor den Öffnungen der Endrohre sitzt. Leidlich Motorradbegeisterte hingegen werden das Bike schnell als Zielscheibe für lokale Fahrverbote ausmachen. Glücklicherweise darf man sich schätzen, wer als Panigale-V2-Fahrer im Dunstkreis einer Rennstrecke lebt. Oder zumindest am Ende einer Tempolimit-Zone auf die Autobahn auffahren kann. Leere BAB und gutes Wetter vorausgesetzt, kann die Panigale V2 ihren Geradeantrieb ungehindert ausleben. Die V2 schiebt in jedem Gang an wie eine SpaceX-Rakete. Und weicht dabei keinen Deut von der vorgegebenen Umlaufbahn ab. Ein Träumchen, bei allem Verantwortungsbewusstsein für das Miteinander auf den Straßen.

120, 180, 225, 261 km/h – der frisch überarbeitete Superquadro-Motor beamt die 200 Kilo Fahrgewicht der Ducati Panigale V2 durch Raum und Zeit wie Moleküle in einem Teilchenbeschleuniger. Die Brembo-M4.32-Monoblock-Radialsättel der Vorderradbremse ankern wie ein Meteorit in der kasachischen Steppe. Laut Datenblatt bringt die V2 trocken 176 Kilogramm auf die Waage – zwei mehr als die große V4 S, ein Kilo mehr als die konventionell federnde V4. Das Verblüffende an der sehr sportlichen Sitzposition: Je länger man mit der Panigale V2 unterwegs ist, desto stärker drängt sich einem das Gefühl auf, Superbikes seien eigentlich fürs Kilometer-Abreißen gemacht.

Hinter dem vergleichsweise kleinen Wildschild bleibt es erfreulich zugfrei, solange man

sich in bester Kradmanier an den Tank schmiegt. Ab circa 120 km/h entlastet der Fahrtwind die Handgelenke. Nahezu schwebend geht es in Richtung Horizont. Nur das Tankvolumen holt einen zurück in die Realität. 17 Liter passen rein. Durchschnittlich überaus bescheidene 4,7 Liter pro 100 Kilometer bescheinigt das Borddisplay nach rund 700 forschenden Testkilometern. Macht über den Daumen gut 300 Kilometer Reichweite. Ein exzellenter, kaum zu glaubender Wert bei diesen Fahrleistungen. Laut Datenblatt benötigt die Panigale V2 offiziell 6,0 Liter auf 100 Kilometer.

2-1-2-1 lautet die mechanische Gleichung der Auspuffanlage. Die Abmessungen der ovalen Drosselklappe hat Ducati bei der neuen Euro-5-Anlage nicht verändert. 102 dB(A) eingetragenes Standgeräusch sind vielleicht nicht wirklich zeit-, aber standesgemäß. Die Heimat einer Panigale ist nun einmal die Rennstrecke, egal ob V2 oder V4.

Artgerechte Assistenzsysteme sind ab Werk an Bord: drei Fahrmodi (Race, Sport, Straße), Ducati-Traction-Control Evo (achtstufig), Wheelie-Control Evo, Ducati-Power-Launch, Slide-Control, Quickshifter Evo (up/down), Engine-Brake-Control Evo und on top Bosch Kurven-ABS EVO (dreistufig). Das volle Programm. Das sechssachsiges Bosch-Superhirn „6D IMU“ erfasst und analysiert in Millisekundenschnelle jede Fahrsituation. Übertreibt es der Fahrer mit dem Roll-, Gier- und Neigungswinkel des Bikes, greift die Inertial-Measurement-Unit kontrolliert ein – es soll ja niemand Bagnaia-mäßig am privaten Podium vorbeirauschen. (ampnet/rfb)

Daten Ducati Panigale V2

Motor: L-förmiger V2, 955 ccm, flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 114 kW / 155 PS bei 10.750 U/min
Max. Drehmoment: 104 Nm bei 9000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: >250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 17 Liter
Sitzhöhe: 840 mm
Gewicht: 200 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 6,0 l/100 km
CO2-Emissionen: 139 g/km
Testverbrauch: 4,7 l
Bereifung: 120/70 ZR17 / 180/60 ZR17 (h.)
Preis: 17.540 Euro (zzgl. NK)

Bilder zum Artikel



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Till Gruschka



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Till Gruschka



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Till Gruschka



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Till Gruschka



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Till Gruschka



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Till Gruschka



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Till Gruschka



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Till Gruschka



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati



Ducati Panigale V2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati
