

## Pressepräsentation Ducati Monster 821: Viel Vergnügen

Von Jens Riedel

**Zwar ist es die Heimatstadt der Marke, aber wenn 40 rote Ducati unter Polizeibegleitung durch Bologna bollern, dann erweckt das am Straßenrand immer noch viel Aufmerksamkeit. Nicht nur Touristen zückten ihre Smartphones und fotografierten oder filmten den Konvoi, sondern auch Einheimische aller Altersgruppen schauten den Maschinen bei der Pressepräsentation begeistert nach. Ab 19. Juli wird die Monster 821 das neue Einstiegsmodell der legendären Marke sein und die 696 sowie die 796 ablösen. Trotz der Hubraum- und PS-Aufstockung bleibt die Neue aus Bologna ein wunderbar leicht zu beherrschendes und intuitiv zu fahrendes Motorrad, mit dem Ducati ganz bewusst auch Frauen als Zielgruppe anvisiert.**

Nach über 20 Jahren und 290 000 verkauften Monster ist auch die 821 als solche zu erkennen. Die bekannte Designlinie mit klarer Beschränkung auf die Funktionsbereiche und dem sichtbaren vorderen Gitterrahmen bleiben das Markenzeichen der Baureihe. Die erstaunlich gut gepolsterte Sitzbank scheint förmlich über dem Hinterrad zu schweben. Die mächtigen Endtöpfe der 2-in-1-in-2-Auspuffanlage mit dem vorderen kurvigen Krümmer halten akustisch, was sie optisch versprechen. Das mächtige Grollen des Zweizylinders ist ein Genuss ersten Grades. Bedeckt hält sich die Monster 821 allerdings bei der Zurschaustellung ihres L-förmigen Motors, der aus der Hypermotard stammt und dem neuen Bike im Detail angepasst wurde. Links halten die Schläuche und die angeflanschte Wasserpumpe die Blicke von den Zylindern fern, rechts bestimmt der Ausgleichsbehälter für die Kühlflüssigkeit das Bild. Dazu kommt noch die eine oder andere Abdeckung. Mehr fürs Auge bieten da das liegende Zentralfederbein und die Aluminium-Doppelschwinge hinten.

Die Monster 821 macht es einem leicht, rasch mit ihr Freundschaft zu schließen. Der Lenker ist gegenüber der 796 vier Zentimeter höher und vor allem den gleichen Wert näher an den Fahrer gerückt. Einstellbar ist aber nur der Handbremshebel, was umso bedauerlicher ist, da trotz leichtgängigerer Federn die Kupplung doch etwas Kraft

erfordert. Nicht ganz überzeugen kann auch die rechte Fußraste. Sie liegt dicht am Auspuff, so dass der Fuß entweder relativ weit nach vorne gesetzt wird und auf der Hacke ruht oder nach außen abgewinkelt wird, was weder der Schräglagenfreiheit noch schneller Fußbremsreaktion förderlich ist. Ebenso hat das rechte Bein es mit der Monster nicht so hundertprozentig. Im sommerlichen Stadtverkehr kann das Hitzeblech dem Unterschenkel oder im Stand dem Oberschenkel ordentlich einheizen.

Der Motor ist und bleibt das Herzstück einer Ducati. Die Kraftentfaltung steht dem betörenden Klang nicht nach. 82 kW / 112 PS und 89 Newtonmeter Drehmoment treffen auf fahrfertig knappe 206 Kilogramm. Die Höchstleistung wird bei 9250 Umdrehungen in der Minute erreicht und das maximale Drehmoment bei 7750 Touren. In der Praxis bedeutet das mehr als ausreichend Schub im Bereich zwischen 3000 und 6000 U/min. Fast schon intuitiv geht gleich bei der ersten Ausfahrt alles von der Hand, und der Fahrer kann sich voll und ganz auf die Straße konzentrieren. Zickige Eigenheiten sind der Monster fremd. Viel Vertrauen bei Schräglage flößen auch die ab Werk montierten Pirelli Diablo Rosso II ein.

Ducati bietet drei Fahrmodi an, die - und das ist keineswegs selbstverständlich - spürbar unterschiedlich und vor allem sinnvoll abgestimmt sind. Die goldene Mitte ist die Betriebsart „Touring“ mit voller Leistung und ausreichend spontaner Gasannahme. Dazu sind jeweils die mittlere Stufen des ABS und der Traktionskontrolle (beide abschaltbar) hinterlegt. Neben spürbar schnellerer Gasannahme bietet die Einstellung „Sport“ eine deutlich zurückhaltendere Traktionskontrolle (Stufe zwei von acht) und den niedrigsten der drei ABS-Level, der Könnern auch einen Stoppie erlaubt. Das Tolle daran: Ducati übertreibt es hier mit der Abstimmung nicht. Auch Neueinsteiger oder weniger sportlich versierte Fahrer werden nicht überfordert und bekommen rasch ein sicheres Gefühl. Der S-Modus ist zwar spürbar aggressiver ausgelegt, aber eben nicht brutal. Am unteren Ende der drei Fahrstufen rangiert „Urban“ für den Stadtverkehr. Auch hier kann man Ducati nur Lob zollen, denn diese Einstellung entlastet durch sanftere Gasannahme und zurückgenommener Maximalleistung (75 statt 112 PS) sowie höchster ABS-Einstellung das Fortkommen in der Rushhour. Der Fahrer kann sich voll und ganz auf den dichten Verkehr konzentrieren, ohne sich groß Gedanken über unsanfte Gasbefehle oder Bremsmanöver beim Durchschlängeln machen zu müssen.

Ducati lässt dem Besitzer aber alle Freiheiten, die jeweiligen Fahrmodi ganz nach Belieben zu konfigurieren. Mit einem Tastendruck lassen sie sich bei Bedarf ganz einfach wieder auf den Serienzustand zurücksetzen. Der Wechsel zwischen den einzelnen Fahrstufen ist nur bei geschlossenem Gasgriff möglich und könnte durchaus etwas schneller erfolgen als die gefühlten drei, vier Sekunden. Ebenso könnte die

Leerlaufanzeige etwas rascher aufleuchten. Nichts auszusetzen gibt es am digitalen Cockpit, das alle relevanten Informationen auf einen Blick bereithält. Hervorzuheben ist der Drehzahlmesser, der nicht nur ausreichend groß ausfällt, sondern die Ziffern der Tausenderschritte jeweils aktuell unterlegt und so die Orientierung erleichtert.

Allen recht machen kann es auch das Angebot an Sitzhöhen, die bis zu achteinhalb Zentimeter Unterschied bieten. Das Standardpolster bietet zwei Stufen: 810 Millimeter und 785 mm. Alternativ ist eine Sitzbank mit 765 mm und 745 mm wählbar sowie eine höhere mit 830 mm. Das Zubehörprogramm bietet Möglichkeiten zur weiteren Verschönerung, oft in Carbon, und zur Verbesserung der Alltags- und Reisetauglichkeit. Für Führerscheinneulinge gibt es die Monster 821 zudem als 35 kW / 48 PS-Version.

Mit einem Preis von 10 490 Euro für die Monster 821 Dark in Schwarz und 200 Euro mehr für die Versionen in Ducati-Rot oder mattem Weiß mit Soziussitzabdeckung positioniert sich Ducati als Premiummarke. Premium ist aber auf alle Fälle auch das Vergnügen, das die Kleinste aus Bologna vermittelt. Dabei beeindruckt vor allem die leichte italienische Art, mit der die Lust am sportlichen Motorradfahren gelebt werden kann – den unvergleichlichen Klang aus Bologna noch gar nicht mitgerechnet. (ampnet/jri)

#### Daten Ducati Monster 821

Motor: V2, 821ccm, flüssigkeitsgekühlt,

Leistung: 82 kW / 112 PS bei 9250 U/min

Max. Drehmoment: 89 Nm bei 7750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Getriebe: 6-Gang-Schaltung

Tankinhalt: 17,5 Liter

Sitzhöhe: 810 - 765 mm

Leergewicht (fahrbereit): 206 kg

Bereifung: 120/70-ZR17(vorne), 180/60-ZR17 (hinten)

Preis: ab 10 490 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

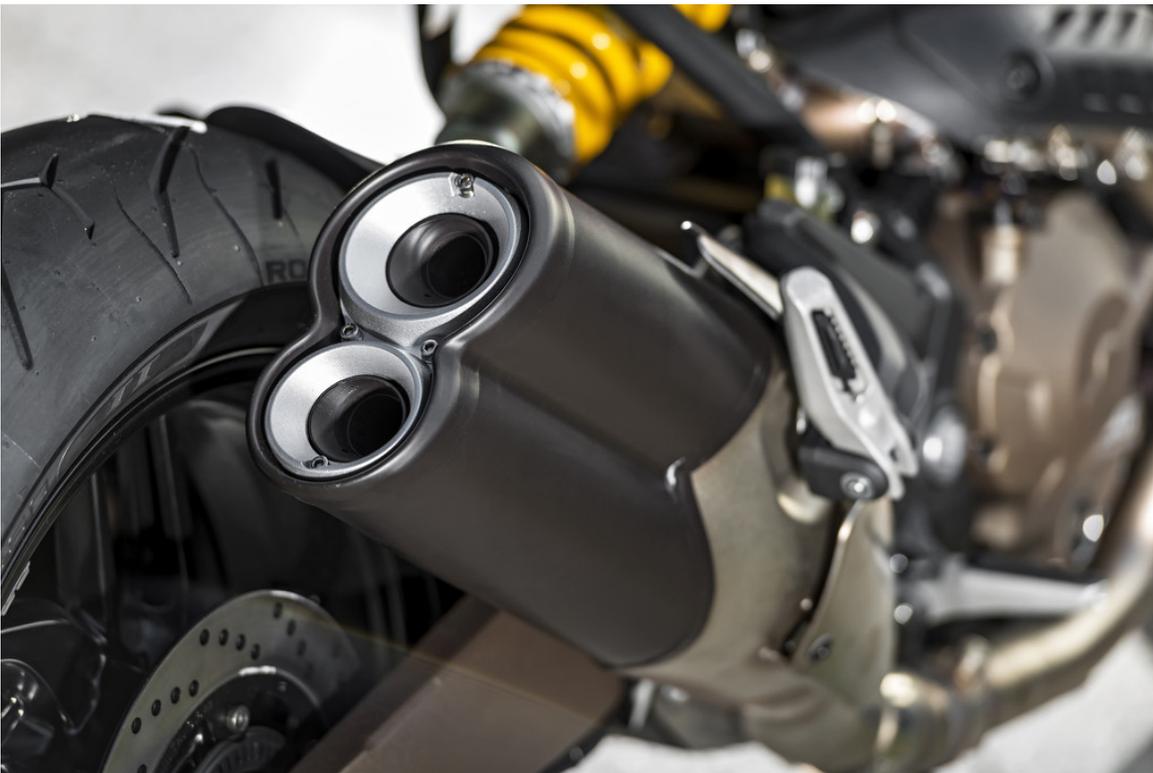


Ducati Monster 821.



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---



Ducati Monster 821.

---