Fahrbericht Ducati Monster 797: Willkommensgruß aus Bologna

Von Jens Riedel, cen

Ducati hat es weniger leistungshungrigen Motorradfahrern und Neueinsteigern in letzter Zeit nicht leicht gemacht. Wer nicht auf Retro oder Enduro steht, der schaute weitestgehend in die Röhre und stieß nur auf die Monster 821. Die startet eigentlich erst bei 109 PS, auch wenn der Importeur auf ausdrücklichen Wunsch hin dem Kunden eine 48-PS-Version für den A2-Führerschein besorgt hat. Doch in Bologna wusste man sich zu helfen und schuf im vergangenen Jahr mit der 797 eine neue kleine(re) Monster.

Seit über einem Vierteljahrhundert steht der Name Monster bei Ducati für eine Ikone, mit der sich der italienische Motorradhersteller Anfang der 1990er Jahre möglicherweise vor dem Aus bewahrt hat. 77 PS leistete die Urversion M 900 – mit nur vier Pferdestärken weniger fährt die jüngste Monster vor und knüpft damit nahtlos an das ruhmreiche Erbe an. Gleiches gilt für die Luftkühlung, die sich der 803-Kubikzentimeter große Motor aus der Scrambler noch leistet.

Gegen echten V2-Charakter kann kein Reihenzweizylinder mit noch so viel Trickserei beim Hubzapfenversatz ankommen: Der Beat des Motors aus Bologna sucht nach wie vor seinesgleichen. So brummt auch die Monster 797 im Schiebebetrieb und grollt beim Gasgeben, während der Zweizylinder im Stand wie ein kleiner Schiffsdiesel vor sich hintuckert, wenngleich sich die kleine Italienerin nicht ganz so basslastig gibt wie ihre größeren Geschwister. Die Leistung entfaltet sich druckvoll, aber absolut berechenbar. Ab 2400 Umdrehungen in der Minute geht es ruckfrei vorwärts. Das Getriebe lässt sich mit Ausnahme des ersten Gangs, der etwas Nachdruck verlangt, angenehm schalten. Die Anti-Hopping-Kupplung benötigt dank Servounterstützung nur wenig Kraft, eine Traktionskontrolle ist serienmäßig ebenfalls mit an Bord.

Im Alltag spielt sich die Arbeit des 73 PS starken Zweizylinders zwischen 3000 und 5500 Touren ab. So liegt im letzten Gang bei 5000 U/min Tempo 120 an, bei 6000 U/min sind es 140 km/h. Kurz davor mobilisiert der Motor auch sein höchstes Drehmoment. Jenseits der 7000er-Marke fängt der Italo-Twin dann ohnehin das große Kribbeln an. Die Federung ist angenehm weich, die Dämpfung deutlich härter. Vorspannung und Zugstufe lassen sich am Heck variieren.

Die kompakte und vollgetankt 193 Kilogramm leichte Ducati zeigt sich handlich und spurtreu,. Spürbares Einlenkverhalten bei Richtungswechseln prädestiniert die Monster zum Kurvenfeger, wenn auch beim Bremsen in Schräglage ein deutliches Aufstellmoment zutage tritt. Weniger berechenbar, für Anfänger beinahe schon gefährlich, ist der ungewöhnlich enge Lenkeinschlag. Dazu gesellt sich eine beim Bremsen mit den beiden Scheiben tief eintauchende Upside-down-Gabel. Das Auslösen der Verzögerungskräfte am einstellbaren Hebel kommt der Zwei-Finger-Fraktion entgegen. Hinten spricht der Stopper erfreulich früh an und gibt gute Rückmeldung.

Das kleine Windschild über dem Frontscheinwerfer entlastet den Oberkörper überraschend gut. Die Sitzposition in sehr moderaten 805 Millimetern Höhe ist bei kaum verhandenem Kniewinkel und nur leicht nach vorn gebeugtem Oberkörper sehr entspannt, so dass auf der Autobahn ein Reisetempo von 140 km/h durchaus eine Weile auszuhalten ist. Wer dauerhaft mehr Gas gibt, braucht eine starke Nackenmuskulatur. Zudem empfiehlt es sich, die Rückspiegel durch solche aus dem Zubehör mit längerem Ausleger

auszutauschen. Die Originalteile bieten einfach zu wenig Sicht nach hinten – immer wieder die Ellbogen einzuziehen, ist auf Dauer einfach uncool.

In Weiß mit rotem Rahmen und ebensolchen Felgen sowie der mit einer italienischen Flagge garnierten Typenbezeichnung seitlich unterhalb der Sitzbank zeigt die Monster 797 südländischen Schick in schön(st)er Form. Dazu verströmen das linksseitig nach außen gerückte Mono-Federbein, das früh gekappte Endrohr rechts und das reichlich gechoppte Vorderschutzblech einen ordentlichen Hauch Dynamik. Gespart wurde ein wenig am Cockpit. Eine Gang- oder Tankanzeige sucht der Fahrer vergeblich. Gewöhnungsbedürftig ist das Aufrufen der verschiedenen Bord-Computer-Daten über den Blinkerschalter. Schleierhaft ist, warum dauerhaft die Durchschnittsgeschwindigkeit angezeigt wird, aber keine Option auf Wechsel zum Durchschnittsverbrauch geboten wird.

Mit einem Preis von 9295 Euro ist auch diese Ducati kein Schnäppchen, bietet aber auch den ganzen Spirit der Marke, einen berühmten Namen und jede Menge Tradition. (ampnet/jri)

Daten Ducati Monster 797

Motor: 90-Grad-V2, 803 ccm, luftgekühlt
Leistung: 54 kW / 73 PS bei 8250 U/min
Max. Drehmoment: 69 Nm bei 5750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,5 Sek.
Getriebe: 6 Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 16,5 Liter
Sitzhöhe: 805 mm
Gewicht: 193 kg (fahrfertig)
Normverbrauch: 5,3/100 km
CO2-Emissionen: 119 mg/km
Bereifung: 120/70 ZR17 (vorne), 180/55 ZR17 (hinten)
Preis: 9295 Euro

Bilder zum Artikel

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Ducati Monster 797.

Foto: Auto-Medienportal.Net