
Fahrbericht Ducati Scrambler 800 Café Racer: Geht das?

Von Jens Riedel, cen

Mit der Scrambler 800 hat Ducati vor drei Jahren einen Volltreffer gelandet. Die beinahe schon als eigenständige Submarke geführte Baureihe ist seitdem ständig gewachsen. Zu den Versionen Icon, Classic und Full Throttle haben sich inzwischen noch die Street Classic, die Desert Sled und die Café Racer gesellt. Moment mal. Café Racer? Geht so etwas bei der Gattung Scrambler überhaupt? Die Antwort lautet: Ja, und zwar wunderbar.

Zugegeben, beim ersten Anblick der Scrambler CR kann dem Betrachter durchaus ein „Ups“ oder „Na, ich weiß ja nicht“ entfahren. Doch schon nach den ersten zehn Kilometern fühlten zumindest wir uns pudelwohl auf der etwas eigenwilligen Crossover-Ducati. Und das liegt nicht nur am sattsam bekannten und nach wie vor begeisternden luftgekühlten L-Twin mit seinem bassigen Bollern.

Die Alu-Stummellenker mit den außen sitzenden Spiegeln sind moderat positioniert. Die Sitzhaltung ist dadurch bequemer als es zunächst aussieht. Wobei der Körper naturgemäß eine sportliche, nach vorn gebeugte Haltung einnimmt, ohne dass zu viel Druck auf den Armen lasten würde. Das vermittelt echtes Café-Racer-Feeling, das die Ducati unter anderem auch durch den über dem Soziussitz angeschraubten Höcker und die Startnummerntafeln ausstrahlt, von denen die linke das außen sitzende Solofederbein so gut wie komplett abdeckt. Das vordere Schutzblech (O-Ton: „sportliche Vorderradabdeckung“) ist extrem kurz und sieht schick aus, hält aber sicher nicht jeden Stein vom vorn liegenden Zylinder fern.

Das digitale Rundinstrument ist sicherlich nicht jedermanns Geschmack und dürfte den einen oder anderen Käufer zum Zubehörmulti treiben, wo es stylischere Anzeigen gibt. Der Bordcomputer beschränkt sich mit zwei Tripmastern, gefahrenen Gesamtkilometern, Außentemperaturanzeige und Uhr auf das übliche Maß. Der unten angeordnete und dennoch im Uhrzeigersinn laufende Drehzahlmesser mit recht grober Einteilung stellt dagegen nur leidlich zufrieden. Gleiches gilt für den wenig feinfühlig dosierbaren hinteren Stopper. Auch der per Druckknopf zurückzustellende Blinker ist nicht der Weisheit letzter Schluss: Er muss schon sehr genau getroffen werden, damit er funktioniert.

Die CR lässt sich mit dem 17 Zoll großen Pirelli Diablo Rosso II punktgenau steuern und mit exquisiter Spurtreue durchs Kurvengeläuf dirigieren. Auch beim Verzögern in Schräglage lässt sich die Scrambler nicht aus der Ruhe bringen und zeigt keinerlei Aufstellneigung. So verwundert es nicht weiter, dass man sich mit dem italienischen Espresso Racer auf der Landstraße häufig im für Flensburger Strafpunkte empfindlichen Bereich bewegt. Der 75 PS starke Bollermann aus Bologna nimmt ab 2700, 2800 Umdrehungen in der Minute ruckfrei Gas an. Die Gänge rasten gut ein. Zwischen 4000 und 6000 Umdrehungen in der Minute ist der 803 Kubikzentimeter große Zweizylinder dann putzmunter, begeistert der Antrieb mit sattem Durchzug, und der Ducatisti reitet auf einer wunderbaren Drehmomentwelle mit unmittelbarer Gasannahme. Bei 7000 Touren liegen im letzten Gang 140 km/h an, und darüber beginnt eh das große Kribbeln auf der Sitzbank.

Der Bremshebel ist einstellbar, der Kupplungshebel nicht. Die gattungstypische Lampenverkleidung hätte ruhig noch eine kleine Scheibe haben können, verrichtet ihren Dienst aber trotz ihres Minimalismusses überraschend effektiv. Bei höherem Tempo ruhen die Schultern auf dem Fahrtwindpolster und Oberkörper und Arme werden ausreichend entlastet. Das sorgt auf der Autobahn für relativ hohe Durchschnittstempi.

Das Startnummernfeld trägt übrigens nicht zufällig die Zahl 54. Damit erinnert Ducati an

den Motorradrennfahrer Bruno Spaggiari, der vor 50 Jahren mit eben jener Zahl und einer 350er Scrambler am Straßenrennen Mototemporada Romagnola teilnahm. Ein Foto seiner „fliegenden“ Maschine genießt in Insiderkreisen einen gewissen Kultstatus. Eine voll einstellbare 41-Millimeter-USD-Gabel, so wie die Scrambler CR, hatte er damals eben noch nicht. Dafür hat der Käufer bei der CR keine große Wahl bei der Farbauswahl: Es gibt nur Schwarz mit gold eloxierten Felgen. Etwas anderes muss es auch gar nicht sein.
(ampnet/jri)

Daten Ducati Scrambler 800 Café Racer

Motor: 90-Grad-V2, 803 ccm, luftgekühlt
Leistung: 54 kW / 73 PS bei 8250 U/min
Max. Drehmoment: 67 Nm bei 5750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,1 Sek.
Getriebe: 6 Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 13,5 Liter
Sitzhöhe: 805 mm
Gewicht: 188 kg (fahrfertig)
Normverbrauch: 5,0/100 km
CO2-Emissionen: 117 mg/km
Bereifung: 120/70 ZR17 (vorne), 180/55 ZR17 (hinten)
Preis: 11 290 Euro

Bilder zum Artikel



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati



Ducati Scrambler 800 Café Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ducati
