



Bologna quattro

„Don Pedro“ vertraute mir vier Ducatis für ein Test-Steno an, was nicht ohne Folgen blieb – Der gewaltige V2-Donner aus Bologna hat mein Motorradherz erschüttert!

Ducati und die Superbike-Weltmeisterschaft haben den Mythos einer ewigen Liebe. 13 Fahrer- und 15 Konstrukteurs-Weltmeisterschaften sind die Früchte dieser Leidenschaft. 1995 hatte die Faszination Ducati auch die Unternehmerfamilie Lietz erreicht. Seitdem sind die Firmenstandorte in Amstetten/Hausmening und Waidhofen bevorzugte Adressen und beliebte Treffpunkte für Ducatisti aus Nah und Fern.

Familienmerkmale

Die Gemeinsamkeiten der vier Testkandidaten sind unübersehbar und unüberhörbar. In der Stahl-Gitterrohrrahmen-Konstruktion steckt jeweils ein längs eingebauter 90°-V2-Motor mit zwangsgesteuerten Ventilen, wie ihn Ducati-Urgestein und Motorenkonstruk-

teur Fabio Taglioni (1954 – 2001) bei den Italienern schon sehr früh erdacht und entwickelt hatte. Aktuell sorgt eine elektronische Einspritzung dafür, dass die zwei Zylinder aus allen Drehzahlbereichen ohne Verzögerung losmarschieren.

Alu-Einarmschwinge und Monofederbein hinten gehören ebenso zum Familienstandard wie die voll einstellbare Upside-Down-Gabel. Das 6-Gang-Getriebe lässt sich leicht, exakt und so gut wie lautlos schalten. Für ausgezeichnete Verzögerungswerte bei hervorragender Dosierbarkeit sorgen Doppelscheiben vorne, eine Einzelscheibe hinten, jeweils bestückt mit 4-Kolben-Bremsen. Das digitale Cockpit versorgt den Fahrer mit allen gewünschten Infos per Knopfdruck auf der linken Schaltereinheit.

Ich habe das Quartett nur in der Serien-Standard-Abstimmung getestet, auf jede Art von individueller Fahrwerksabstimmung verzichtet.

Monster 1100

Ist sie die (das) ultimative Monster? Luftgekühlte 95 PS aus 1100



Monster 1100▶

Ducati und die Superbike-WM haben den Mythos einer ewigen Liebe

ccm in einem Leichtgewicht (169 kg trocken) verpackt klingen recht erfrischend. So fährt sie sich auch. Die Leichtigkeit und Agilität drängt sich förmlich auf. Viel Kraft von unten, butterweich zu beherrschen, ohne erkennbares Leistungsloch. Ist mir schnell vertraut. Im Eilglopp in die Voralpen, ins Steirische oder mal ein kurzer Trip Richtung Sonntagberg. Die Zeit verfliegt auf diesem wieselflinken Kultheisen.

Ihre Erscheinung täuscht: Mit einem Radstand von 1450 mm liegt sie gegenüber der Streetfighter nur um 2 cm hinten. In schnellen Kurven zieht sie unbeirrbar die gewählten Radien. Eine Eigenart von ihr ist, dass sie nach engen Kehren auch gerne mal das Vorderrad lupft, wenn man beherzt am Kabel zieht und das 180er Hinterad das fühlbare Fliegengewicht beschleunigt (VP 12.995,-).

Streetfighter

Wer hätte gedacht, dass sich die italienische Edelschmiede für die Neue mit der banal klingenden Typenbezeichnung „Streetfighter“ zufrieden gibt? Optisch wirkt der 1098er-Klon brutal und wild entschlossen. Wassergekühlte 155 PS bei 9.500 U/min sorgen für ein sattes Drehmoment von 115 Nm, mehr oder weniger kontrolliert von DTC (Ducati Traction Control). Dass dieser 4-Ventiler anreißt, als ob er die Straße vor ihm auffressen möchte, braucht wohl nicht näher erörtert werden.

Auf perfekten Fahrbahnen lässt die Standardabstimmung keine Wünsche offen und macht unmöglich geglaubte Schräglagen möglich, bis sich die Haftgrenze mit einem leicht rutschenden 190er ankündigt. Auf schlechteren Straßen mit Asphaltflicken, Wellen und Spurrinnen fehlt mir die sichere Rückmeldung von der Gabel,

was man durch gekonnte Feinabstimmung im wahrsten Sinne des Wortes sicher in Griff bekommen kann (VP 17.595,-).

848

Die hubraumschwächste Duc aus der Viererbande hinterließ einen perfekten Gesamteindruck. In der umwerfend schönen Supersport-Optik lebt eben Ducati pur. Mit einem Trockengewicht von 168 kg und 134 PS unterm Tank ist sie um 20 kg leichter und um 30% stärker als ihr Vorgängermodell.

Punkto linearer Leistungsentfaltung steht sie der Streetfighter um nichts nach. Obwohl um rund 200 ccm im Nachteil, ist ihr 2-Zylinder-Donner der kernigste unter den Kandidaten. Schnell begeistere ich mich für das perfekte Feeling für Fahrwerk und Bremsen. Mit spielend leichter Präzision biegt die Kleine mit Gelassenheit um jedes Eck. Der Straßenzustand wird zur Nebensache, Schaltmanöver mittels Ölbadkupplung noch leichter. Und weil alles so gut zusammenpasst wächst mit jedem Kilometer Vertrauen und Liebe. Die fein dosierbaren Bremsen kann man auch in ärgster Schräglage ohne Aufstellmoment einsetzen. Alles in Allem eine herzerfrischende Alternative zu den japanischen 1000er-Geschoßen (VP 15.995,-).

Hypermotard 1100

Mit der Hypermotard bedient Ducati ein für sich eher untypisches Segment. Wer eine Supermoto sucht, schaut nicht zuerst bei den Bolognesern vorbei. Mit dem luftgekühlten Zweiventil-Desmodue steht allerdings ein Landstraßenantriebwerk par excellence zur Verfügung. Stark von unten weg, geht ihm in den oberen Regionen etwas der Saft aus. Wahrscheinlich war es von mir ungerecht, sich mit ihr erst nach Streetfighter und 848 zu befassen. Was man der Schwächsten (90 PS) im Vergleich zu Gute halten muss, ist ihre spielerische Leichtigkeit, auch auf nasser Fahrbahn. Die Abstimmung der Hinterradbremse lässt einen gut kontrollierbaren Slide in die Kurve zu. Übrigens: Die 5 PS „Leistungsverlust“ gehen zu Lasten einer geschrumpften Airbox – ein Tribut an den kleinen Tank (VP 13.795,-).



▲ Streetfighter



▲ Hypermotard 1100



▲ 848

Service und Garantien

Ducati ist von der Qualität ihrer Arbeit überzeugt und bietet zu jedem Modell 2 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, die man mit wenig Aufwand um weitere 2 Jahre verlängern kann. Weiters können Serviceintervalle von 12.000 km ein starkes Argument sein, um demnächst die Ducs bei Lietz aufzusuchen. ■

Karl Dangl

LIETZ
DER RICHTIGE DRIVE

Waidhofen/Y., 07442/55655
Amstetten, 07475/53151
www.lietz.at