

Streifen-Monster

Klassische Lackierung, gewohntes Design mit einer Hand voll neuer Elemente – die Monster-Baureihe von Ducati bekommt mit der S2R wieder einmal aufregenden Zuwachs.

Ob Ducati bei Kiellegung der Monster-Baureihe vor nunmehr zwölf Jahren wohl daran geglaubt hat, dass dieses Motorrad zu einem derart großen Erfolg für die italienische Marke werden würde? Wahrscheinlich nicht, denn zwischen all den supersportlichen Motorrädern, die damals bei

Ducati ausschließlich von den Bändern liefen, wirkt die erste Monster – die M 900 – doch reichlich exotisch: Der auch damals schon klassische Zweizylinder-V-Motor in seiner ursprünglichen, luftgekühlten Version, eingebaut ins Superbike-Fahrwerk der 851, ein knackig kurzes Heck, eine Segel-

stange von Lenker und ein Tank, der so rund ist, dass man beinahe zwangsläufig bei jeder Gelegenheit mit der Hand über die üppigen Formen streichen möchte – klar, dass so ein Motorrad in Ducatisti-Kreisen nicht unumstritten bleiben konnte.

Der Erfolg aber gibt den Konstrukteuren von damals Recht –

seit jener M 900 sind weltweit inzwischen 160.000 Monster in den verschiedensten Varianten von den Bändern in Bologna gelaufen – über 30.000 davon sind allein in Deutschland zugelassen. Wenn das kein Erfolg ist!

Kein Wunder, dass Ducati seinen Renner immer weiter verbessert hat und immer mehr Varianten die Monster-Baureihe ergänzt haben. Die besteht für das Jahr 2005 aus der kleinen M 620, der M 1000 und der S4R mit dem wassergekühlten Vierventiler der 916, einer schön geschwungenen Einarmschwinge aus Aluminium sowie einer Auspuffanlage mit beiden Töpfen auf der rechten Seite. Im gleichen Stil kommt nun die in wunderschönen Farben lackierte S2R mit dem luftgekühlten 800er-Motor, die die normale M 800 ab sofort ersetzt.

Bei der Konzeption der S2R stand – wie schon bei der S4R – vor allem die Verbesserung der Bodenfreiheit in Schräglage im Vordergrund. Die »normalen« Monster setzen doch allzu schnell mit Fußraste und Auspuffanlage auf. Zu diesem Zweck greift man bei den SR-Modellen auf eine Aluminium-Einarmschwinge zurück, die nicht nur ein Kilo leichter ist als das Zweiarm-Pendant, sondern zudem eine deutlich knappere Verlegung der Auspuffanlage zulässt, was dann letztlich für die deutlich verbesserte Bodenfreiheit in Schräglage verantwortlich zeichnet. Der um drei Millimeter verlängerte Stoßdämpfer hinten und die zehn Millimeter längere Upside-down-Gabel unterstützen diesen Effekt zusätzlich.

Motorisch unterscheidet sich die S2R nur in Sachen Kupplung von der bislang bekannten M 800. Hier kommt – wie schon bei der 620er – eine so genannte

APTC-Kupplung zum Einsatz, deren Konstruktion – ganz verkürzt gesprochen – im Schiebetrieb den Druck auf die Reibscheiben so verringert, dass die Kupplung beim harten Zurückschalten sogar durchrutschen kann, diesen Druck auf die Reibscheiben aber beim Beschleunigen im Gegenzug so vergrößert, dass es möglich wird, insgesamt weichere Kupplungsfedern als in einer gleich groß dimensionierten konventionellen Kupplung einzusetzen.

Und dass der Trick funktioniert, spürt man gleich beim ersten Kontakt mit der S2R. Die Kupplung lässt sich deutlich leichter ziehen, als man das bislang von den meisten Ducatis gewohnt ist. Überhaupt steht gerade diese Ducati für jede Menge Laufkultur. Eigentlich kein Wunder, galt doch gerade der 800er-Motor schon immer als das ausgewogenste Aggregat der gesamten Ducatipalette – durchzugsstark, mit 77 Pferden für ein solches Motorrad mit absolut ausreichender Leistung gesegnet, dazu kaum

Der 800er gilt als das ausgewogenste Aggregat

Vibrationen und ein von 2500 bis 8000 Touren nutzbares Leistungsband. Ein mit knackig kurzen Wegen schaltbares Getriebe, keine Lastwechselreaktionen – einfach ein superleichter Antriebsmotor.

Das könnte man auch vom Fahrwerk der S2R behaupten, wenn da nicht die extrem bockige Marzocchi-Upside-down wäre. Die ist ebenso neu wie das übrigens perfekt funktionierende Sachs-Federbein hinten, spricht aber selbst auf spürbare Schläge kaum an. Mit dieser Abstimmung bietet sie zwar auf der Bremse jede Menge Reserven, ist aber derart überdämpft, dass Wegstrecken, die nicht unbedingt topfeben sind, überhaupt keinen Spaß machen. Wahrscheinlich gehört einfach



Klassisches Instrumentarium hinter erstaunlich gut schützender Mini-Verkleidung.



Die Einarmschwinge ist leichter als das Vorgängermodell, die Fünf-Speichen-Räder kommen von Marchesini.



Außer dieser roten Lackierung gibt's Alternativen in Gelb, Schwarz und Rostrot.





Schicke Lackierung: Der weiße Streifen wirkt sehr edel.

ersten Motorräder im Januar nach Deutschland ausgeliefert werden.

Eher verstärkt wird dieser Effekt noch durch den extrem stabilen Magura-Lenker, der jetzt nach Supermoto-Art konifiziert ist und die Schläge, die von vorn kommen, deutlich weniger mildert, als das ein ganz konventioneller Stahl- oder Alu-Lenker tun würde.

Erstmals setzt Ducati bei einem Motorrad der Neuzeit auch auf Schwimmsattelzangen vorn. Die Doppelkolbenzangen kommen von Brembo und greifen auf zwei nur 300 Millimeter große Scheiben. Die kleineren Scheiben sollen vor allem Gewicht bei den ungefederten Massen sparen. In Verbindung mit den neuen Zangen ergibt sich eine zwar gut funktionierende, aber keinesfalls revolutionär gut wirkende Bremsan-

weniger oder dünneres Gabelöl – oder beides – hinein, um vernünftiges Ansprechverhalten hinzubekommen. Eine Kleinigkeit, die man in Bologna sicher noch modifizieren kann, bis die

lage vorn – ein bisschen besser beißen könnt's schon.

Die neue S2R wird in fünf Farbvarianten angeboten, wobei wir die hier gezeigte rotweiße Variante nicht nur klassisch, sondern auch am schönsten finden. Im gleichen Styling steht eine schwarze Version mit rostrotem Streifen bereit, eine gelbe mit schwarzem Streifen, eine rostrote, ebenfalls mit schwarzem Streifen und eine ganz schwarze Version. Zusätzlich bietet Ducati die S2S Dark an, die mit mattschwarzem Lack und ohne Cockpit-Verkleidung kommt, damit aber auch exakt 500 Euro günstiger ist als die 8.795 Euro teure S2R. Die kostet damit keinen Cent mehr als die bekannte, jedoch deutlich weniger edel ausgestattete M 800 aus dem Jahr 2004.

Text: Wolfgang Zeyen

Fotos: Werk

Technische Daten

Ducati Monster S2R

Motor: Leistung 56 kW (77 PS) bei 8250/min, max. Drehmoment 73 Nm bei 6500/min, luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Hubraum 803 cm³, Bohrung x Hub 88,0 x 66,0 mm, zwei Ventile pro Zylinder, Nassumpfschmierung, 45-mm-Benzineinspritzung, digitale Zündung, U-Kat, E-Starter, Sechsganggetriebe, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Trockenkupplung, O-Ring-Kette

Fahrwerk: Stahl-Brückenrahmen, vorn USD-Gabel, Gleitrohr-ø 43 mm, nicht einstellbar, hinten Einarmschwinge aus Aluminium mit Zentralfederbein, Federbasis und Dämpfer-Zugstufe einstellbar, Federweg v./h. 130/148 mm, LM-Guss-Räder, vorn 3.50 x 17, hinten 5.50 x 17, Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17, vorn 300-mm-Doppelscheibe mit Doppelkolbensätteln, hinten 245-mm-Einzel-scheibe mit Zweikolb.-Festsattel

Maße und Gewichte:

Radstand 1385 mm, Lenkkopfwinkel 66,0 Grad, Nachlauf 102 mm, Sitzhöhe 800 mm, Trockengewicht 173 kg, Tank 14 l

Preis: 8.795 Euro

Garantie: zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Steuer: 60,- Euro (für ein Jahr)

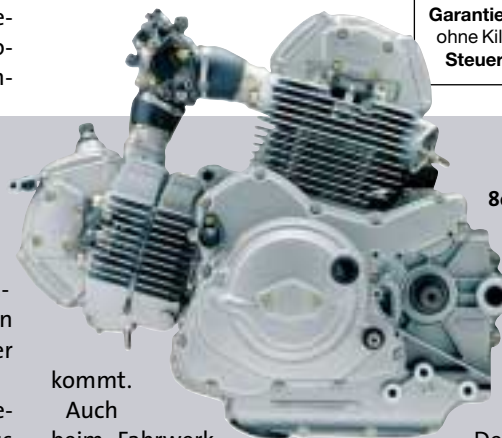
Neues im Detail

Der in der S2R eingebaute 800er-Motor mit zwei Zündkerzen pro Zylinder geht bereits in seine dritte Saison und tut in diesem neuen Monster bis auf die Anti-Hopping-Kupplung mehr oder weniger unverändert seinen Dienst. Abgesehen von der Kupplung wurden lediglich neue, geteilte Primärräder verbaut, die vor allem für mehr Laufruhe im Antrieb sorgen sollen.

Das Auspuffsystem ist mit dem der vierventiligen S4R identisch: Die beiden Krümmer münden hier in einem wuchti-

gen Sammler unter dem Getriebe, die unregelmäßigen Katalysatoren sitzen in den beiden Endschalldämpfern auf der rechten Seite der Maschine.

Neu auch die auffällig gestylte Einarmschwinge aus Aluminium: Sie wird aus einem Mix aus Gussteilen und Aluminium-Profilen gefertigt und ist ein gutes Kilo leichter als die Zweiarmschwinge in der alten 800er. Zudem erlaubt erst diese Schwinge die Verwendung des neuen Auspuffsystems, was letztendlich der Bodfreiheit in Schräglage zugute



kommt.

Auch beim Fahrwerk gibt es einiges Neues zu entdecken: Die Gabel kommt nicht mehr von Showa, sondern vom italienischen Hersteller Marzocchi und ist zehn Millimeter länger als das Vorgängermodell. Das Federbein hinten kommt von Sachs und verfügt über eine justierbare Vor-

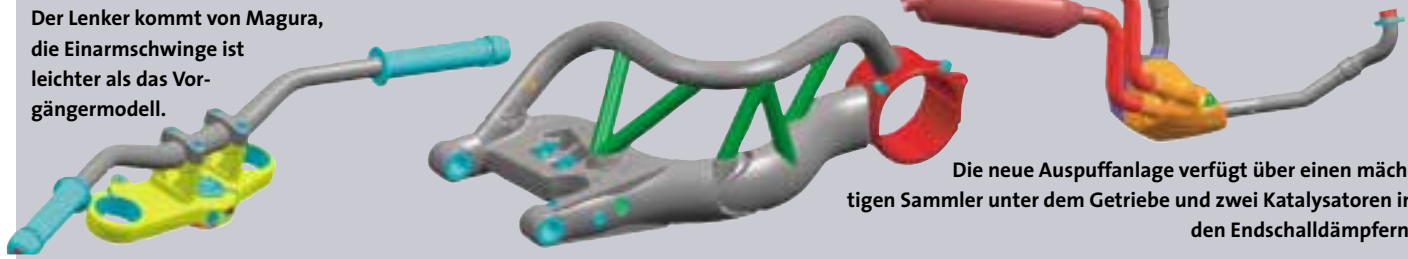
Äußerlich ähnelt der 800er-Motor seinem Vorgänger. Neu sind Kupplung und Primärtrieb.

spannung und Dämpfer-Zugstufe. Die Gabel ist nicht verstellbar.

Der Magura-Lenker der S2R ist ebenfalls schon von der stärkeren S4R bekannt. Sein Durchmesser wächst von außen 22 Millimeter bis auf 28 Millimeter an der Lenkerklemmung, was eine größere Stabilität im Vergleich zu normalen Lenkern bringt.

ZY

Der Lenker kommt von Magura, die Einarmschwinge ist leichter als das Vorgängermodell.



Die neue Auspuffanlage verfügt über einen mächtigen Sammler unter dem Getriebe und zwei Katalysatoren in den Endschalldämpfern.