

# HYPERRAKTIVITÄT

**Gut drei Jahre nach der Hypermotard 1100 schiebt Ducati mit der 796 eine kleine Schwester hinterher: kleiner, leichter, preiswerter. Sonst noch was?**

Es ist schon komisch: Sie heißt 796, hat aber 803 cm<sup>3</sup> Hubraum. Was die kryptische Zahlenkombination bedeuten soll, war bei der Präsentation der kleinen Hypermotard nicht herauszufinden, dafür aber viele andere interessante Eigenschaften. Sie haben intensiv gearbeitet, die Männer um Produktmanager David James, um die neue Hypermotard 796 auf die Räder zu stellen. Das fängt schon beim Motor an, der völlig neu ist und derzeit der leichteste Ducati-V2. Allein durch ein kleineres Gehäuse sparte man gegenüber dem Triebwerk der 696er Monster 1,2 kg ein. Zwar hat der Neuling die gleiche Bohrung, aber andere Kolben und Ventile. Der Hub wurde mit einer neuen Pleuellwelle von 57,2 auf 66 mm verlängert. Deutsche Wertarbeit findet sich in der zentralen Steuereinheit des Motormanagements von Siemens und in den 45er-Drosselklappenkörpern von Bing. Aus diesem Werk entspringt eine Leistung von 81 PS bei 8000 und ein Drehmoment von 76 Nm bei 6250/min. Sollte der Prüf-

stand diese Zahlen bestätigen, wäre das eine echter Fortschritt. An den glaubt Ducati schon mal selbst, weshalb man für die 796er Serviceintervalle von 12.000 km vorschreibt.

Das Fahrwerk stammt von der 1100er, die Geometrie ist identisch. Allerdings sparen eine schlankere (43 statt 50 mm Durchmesser), nicht einstellbare USD-Gabel sowie gewichtsoptimierte Gabelbrücken und -füße und weitere Feinarbeiten insgesamt sechs Kilo ein. Weitere sechs bringt das leichte Triebwerk, so dass die kleine Hypermotard trocken 165 kg auf die Waage bringen soll.

Der erste Fahrtermin mit der neuen Duc startet vom Werk in Bologna aus in die Apenninen auf einer Schleife von 130 km – ohne Autobahn, ohne lange Geraden. Der luftgekühlte V2 mit zwei Ventilen pro Zylinder und der obligatorischen desmodromischen Ventilsteuerung setzt sich von Anfang an sehr gut in Szene. Das einzige, was ihm fehlt, ist vielleicht etwas mehr Schwungmasse, damit man auch in



**Komplett digitalisiertes Cockpit, dessen Ablesbarkeit allerdings besser sein könnte.**

den großen Gängen unterhalb von 3500/min schüttelfrei beschleunigen könnte.

Passend zum klassischen V2 gibt es eine bequeme, aufrechte Sitzhaltung, schön nahe am breiten Lenker und mit fahraktiv platzierten Fußrasten. Die Sitzhöhe wurde im Vergleich zur 1100er um 20 auf immer noch üppige 825 mm reduziert, was sich verkaufsfördernd auswirken dürfte. In der Stadt biegt man mit der Hypermotard jederzeit rechtwinklig ab, wieselt lässig um Gullydeckel und Fahrbahnmarkierungen und steht bei Bedarf schlagartig still. Zumindest, wenn der Asphalt trocken und griffig ist. Doch diese radial montierten Brembos gehen extrem radikal ans Werk; bei Regen und niedrigen Temperaturen, kombiniert mit einem Schreckmoment, kommen sie für Neulinge einer Sturzgarantie gleich. Auf griffigem Teer und ohne Schreckmoment bringt die energisch zupackende Vorderbremse Unruhe ins Fahrwerk in Form einer hart eintauchenden Gabel. Die Hinterbremse funktioniert unauffällig und gut. Mehr hätte es nicht zu nörgeln gegeben, wäre die

Straße so makellos geblieben wie auf den ersten Kilometern, wo sich die 796 lammfromm und willig fährt. Doch es kommt anders. Es geht ab auf eine Berg-und-Tal-Bahn, rötlicher Asphalt mit Verwerfungen, Gräben und Flickern. Die Hypermotard ist kaum in der Lage, eine saubere Linie zu fahren, über den breiten Hinterreifen bringt der undulierte Asphalt Unruhe ins sensible Fahrwerk. Die Lenkung zwickt in der einen, der breite Hinterreifen zwickt in der anderen Richtung aus der angepeilten Linie. Das Federbein



**Im bekannten, von der großen Hypermotard übernommenen Gitterrohrrahmen sitzt ein komplett neu entwickelter, luftgekühlter V2-Motor.**



## Technische Daten

### Ducati Hypermotard 796

**Motor:** Leistung 60 kW (81 PS) bei 8000/min, max. Drehmoment 76 Nm bei 6250/min, fahrtwindgekühlter 90°-V-Zweizylinder-Viertakter, Hubraum 803 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 88,0 x 66,0 mm, Verdichtung 11:1, zwei Ventile je Zylinder, über je eine oben liegende Nockenwellen, Desmodromik und Kipphebel betätigt, Drosselklappen-ø 45 mm, Nassumpfschmierung, Zünd-/Einspritzelektronik, E-Starter, G-Kat (Euro 3), Sechsganggetr., O-Ring-Kette

**Fahrwerk:** Stahl-Gitterrohrrahmen, USD-Gabel vorn, Gleitrohr-ø 41 mm, Alu-Einarmschwinge mit einem über Hebelsystem angelenkten Zentralfederbein hinten, Federbasis und Zugstufen-dämpfung einstellbar, Federweg v./h. 165/141 mm, LM-Gussräder, v. 3.50 x 17, h. 5.50 x 17, Reifen Bridgestone BT016, v. 120/70 ZR17, h. 180/55 ZR17, vorn 305-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln, hinten 245-mm-Einzelscheibe mit Zweikolben-Schwimmsattel

**Maße und Gewichte:** Radstand 1455 mm, Lenkkopfwinkel 66°, Nachlauf 104 mm, Sitzhöhe 825 mm, Gewicht trocken 165 kg, Tankinhalt 12,4 Liter

**Preis:** ab 8895 Euro plus Nk.

agiert auf der ersten Hälfte des Federweges recht dämpfungsschwach, um sich dann (zu) energisch zu verhärtet, was auch nicht hilfreich ist.

Ausstattungsstechnisch haben sich die Ducati-Mannen an der 796er die radial montierten Gerberzylinder für Vorderbremse und Kupplung gespart, mehr fällt nicht auf. Man kann das Display vor dem Lenker fast jede gewünschte Information anzeigen lassen. Neben Drehzahl und Geschwindigkeit (die kleinen Ziffern unterstreichen die Beiläufigkeit dieser Informati-

on) wären da Uhrzeit, Serviceintervall, Öltemperatur und -druck, Voltmeter, Benzinreserve, Laptimer und noch mehr.

Bleibt festzuhalten, dass eine Ducati im Allgemeinen und die Hypermotard im Besonderen Ausdruck eines Lebensstils ist. Mit dem Killswitch, der lässig mit dem rechten Daumen raufgeschoben wird und der dabei den Startknopf freigibt, leitet der Ducatista das Startzeremoniell mit unvergleichlicher Coolness ein. Die Rückspiegel werden mit beiläufig-lasziver Bewegung aus den Handpro-

tektoren ausgeklappt, ein Bewegungsablauf, den Nordlichter erst nach stundenlangem Üben vor einem spiegelnden Schaufenster annähernd so lässig-elegant hinkriegen können wie jeder Italiener auf Antrieb. Wer einwendet, dass schon bei einem harmlosen Umkipper der Rückspiegel zerscherbelt und im schlechteren Fall der ganze Handschutz samt integriertem LED-Blinker ersetzt werden muss, wird nie verstehen, was eine Ducati ausmacht.

*Text: Rolf Lüthi*

*Fotos: M. Campelli, T. Maccobelli*