



Ducati Monster 1100 Evo

- Fahrbericht aus MOTORRAD 9/2011 -

Das Monster wird volljährig. Zum achtzehnten Geburtstag spendiert ihm Ducati den stärksten luftgekühlten V2 aller Zeiten, eine verfeinerte Ergonomie und weitere nette Gaben, was ihm den Namenszusatz "Evo" bringt.

Zuerst die Streetfighter, dann vor Kurzem die Diavel. Muskulöse, böse angehauchte Naked Bikes haben offenbar derzeit bei Ducati Konjunktur. Eine Rolle, die bislang der Monster vorbehalten war.

Die soll deshalb aber keineswegs ins Abseits geraten. Nein, Ducati weiß um die Anziehungskraft der Monster-Familie im Allgemeinen und ihrem Oberhaupt im Besonderen und lässt diesem deshalb eine ordentliche Modellpflege angedeihen. Zu Recht. Denn zum einen war die Monster 1100 im letzten Jahr nach der Multistrada die am besten verkaufte Ducati. Zum anderen verkörpert sie wie kaum eine andere die klassische, pure Fahrmaschine. Frei von überflüssigem Schnickschnack, ganz dem ungefilterten Fahrspaß verpflichtet.

Damit das so bleibt, bekam sie 20 Millimeter höhere Lenkerböcke und eine neu konturierte Sitzbank. Beides lässt sich am Vorgängermodell nachrüsten, um die Nörgelei an der bislang sehr vorderradorientierten Sitzposition abzustellen. Und es wurde ein neuer luftgekühlter 1100er-Twin implantiert. Wobei der so neu gar nicht ist. Im Grunde handelt es sich um das Aggregat aus der Hypermotard 1100 Evo. Besitzt also im Gegensatz zum bisherigen Monster-Antrieb Kolben, die die Verdichtung von 10,7 auf 11,3:1 erhöhen. Optimierte Einlasskanäle und Brennräume, die die Doppelzündung überflüssig machen, und schärfere Nockenwellen. Das Schwungrad der 848, Lichtmaschinendeckel aus Magnesium-Legierung und das Vacuralguss-Gehäuse sparen 2,5 Kilogramm Gewicht. Und ab sofort genießt der Monster-Dompteur den Komfort der leichtgängigen APTC-Anti-Hopping-Kupplung, die nun im Motoröl badet.

Wirklich neu ist dagegen die von den Superbikes abgeleitete vierstufige Traktionskontrolle, wie das abschaltbare ABS ab Werk dabei. Und die Auspuffanlage, die mit dem kühnen Schwung ihrer Krümmer den optischen Brückenschlag zu Streetfighter und Diavel schafft. Sie spart noch einmal ein halbes Kilogramm an Gewicht und sorgt zusammen mit der größeren Airbox für stramme 95 PS in den Papieren. Und für einen klasse Sound. Den Druck auf den Anlasser beantwortet die Monster mit sattem, zufriedennem Brabbeln. Das basst. Entspannt und mit deutlich weniger Druck auf den Handgelenken lässt sie sich am höheren Lenker durch das chaotische Treiben auf den vernarbten Straßen Catanias dirigieren. Die Gabel verarbeitet die Flicker erstaunlich sensibel, mehr Härte lässt das direkt angelenkte Federbein walten.

So, raus aus dem Stadtgewühl, rauf auf die Landstraße, die sich in herrlichen Biegungen dem schneebedeckten Gipfel des Ätna entgegenwindet. Der L-Twin hängt knackig-direkt am Gas. In den unteren Gängen nimmt er zwar auch Drehzahlen knapp über 2000/min nicht krumm. Wohligh rund läuft er aber, sobald der LCD-Balken des Drehzahlmessers im mäßig ablesbaren Cockpit die 3 erreicht. Ab der 4 blüht der Zweiventiler auf. Doch erst ab 5500/min krepelt er richtig die Ärmel hoch. Ab da prescht er richtig munter die Drehzahlleiter hinauf bis zum Begrenzer. Die Monster Evo zelebriert nicht den wuchtigen Antritt aus dem Drehzahlparterre, sie baut vielmehr auf eine kräftige Mitte und Temperament oben raus.

Wer es ruhiger angeht, dem wird der sanft und gut kalkulierbar einsetzende Schub von unten reichen. Sollen die Kurvenfolgen aber zügig bezwungen werden, ist häufiges Schalten angesagt, damit die Drehzahl nicht unter die 5 fällt. Was aber dank der leichtgängigen Kupplung und des präzisen Getriebes kein Akt ist. Selbst bei hohen Drehzahlen nehmen die Vibrationen kein unangenehmes Maß an und wird der Twin nicht rüpelig laut. Vielmehr wechselt seine Tonlage von bassigem Trommeln in kerniges Hämmern, um im Schiebetrieb ungeniert aus den kurzen Endtöpfen zu patschen.

Sanfter ansprechende Bremsbeläge nehmen der Bremse beim ersten Zupacken etwas die Schärfe. Damit ist ihr aber auch der rechte Sportsgeist, das energische Zubeißen, das man sich für spät gesetzte Bremsmanöver wünscht, abhandengekommen. Normalem Tempo genügt diese Abstimmung durchaus. Bei sehr sportlicher Gangart aber wirken die Stopper trotz hoher Handkräfte stumpf.

Fahrwerkstechnisch blieb alles beim Alten. Und insofern gibt es eigentlich keine Überraschungen: Und doch ist es erstaunlich, welchen Unterschied 20 Millimeter Lenkerhöhe machen können. Man fühlt sich längst nicht mehr so stark über das Vorderrad gespannt, hat die Sache locker in der Hand. Und obwohl der Lenker nach wie vor seine eigenwillige Kröpfung behalten hat, stört dies bei Weitem nicht mehr so arg. Und weil die neue Sitzbank den Piloten nun nicht mehr so aufdringlich Richtung Tank schiebt, scheucht man die Monster mit ausgesprochener Lockerheit durch die Kurven. Keine Frage, das neue Sitzplatzarrangement tut ihr ausgesprochen gut. Hundertprozentig neutral fährt zwar auch diese Monster nicht durch die Kurven, einen sanften Zug am Lenker braucht sie nach wie vor. Dafür verkneift sie sich lästiges Aufstellen in Schräglage fast vollständig. Die neuen Pirelli Diablo Rosso II, hinten dank Dual-Compound-Bauweise mit weichem Gummi auf den Flanken und reichlich Grip ausgestattet, harmonieren sehr gut.

Die Leichtigkeit, die das Fahren durch die sportlich-relaxte Sitzposition bekommt, macht mächtig Laune, und so segelt die Monster mit fein und exakt gezogenen Bögen durch die Kurven. Auch wenn die Gabel beim Fahrtermin recht weich abgestimmt und die Balance noch nicht optimal war. Zeit für etwas Abstimmungsarbeit bot der knappe Zeitplan leider nicht, das muss also auf den ersten Test verschoben werden. Treibt es der Fahrer am Dampftrad doch mal zu weit, steht ihm die Traktionskontrolle in brenzligen Situationen, wie vom Regen quer über die Fahrbahn verteilter Vulkanerde, sanft regelnd zur Seite. Was den feinen ersten Eindruck der Monster 1100 Evo abrundet. Und das ist wohl das beste Geburtstagsgeschenk.

Technische Daten

Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je eine oben liegende, Zahnriemengetriebene Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, desmodromisch betätigt, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 45 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 520 W, Batterie 12 V/10 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 39:15

Kraftübertragung

Bohrung x Hub 98,0 x 71,5 mm, Hubraum 1079 cm³, Verdichtungsverhältnis 11,3:1.
Nennleistung 70,0 kW (95 PS) bei 7500/min
Max. Drehmoment 103 Nm bei 6000/min

Fahrwerk

Verbundrahmen aus Stahl mit verschraubten Alugussteilen, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm, Zweikolben-Festsattel

Räder und Bremsen

ABS, elektronische Schlupfkontrolle. Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.50 x 17, Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17.

Maße und Gewicht

Radstand 1450 mm, Lenkkopfwinkel 66,0 Grad, Nachlauf 94 mm, Federweg v/h 130/148 mm, Sitzhöhe 810 mm, Trockengewicht 169 kg, Tankinhalt/Reserve 15,0/3,5 Liter.
Garantie zwei Jahre
Farben Rot/Weiß, Schwarz/Grau

Preis

11390 Euro, Nebenkosten 255 Euro

Aufgefallen

Positiv	Negativ
ABS serienmäßig und abschaltbar	Cockpit tagsüber mäßig ablesbar
Traktionskontrolle wirkungsvoll	Bremse dürfte standfester sein
Kupplung leichtgängig, Rutschkupplung	Spiegel lassen kaum Rückblick zu