

TELLO 996M

Wenn Blicke stehlen könnten, hätte diese Maschine jeden Tag tausend neue Besitzer. Die eigenwillige Optik plus Top-Fahrwerk katapultieren die Monster 996 in die Charts der Showbike-Hitparade.
Von Rolf Henniges,

Fünfzig Kilometer sind es. Mindestens. Diese Strecke braucht man zur Eingewöhnung. Denn das, was da unter einem donnert und grollt, ist brutal, gnadenlos, störrisch. Und: sündhaft kurz übersetzt. 113 PS können so erhaben sein. Beim Fahren steigt der Adrenalinpiegel wie das Wasser bei einer Springflut. Das Vorderrad übrigens auch. Das Zauberwort? Ducati Monster 996. Fahrwerk und Motor stammen von der 996 Biposto. Die Monster-Optik verlieh ihr Ducati-Händler Ronald März in Zusammenarbeit mit dem Schweizer Ducati-Spezialisten Edgar Schnyder.

Und ehrlich: Sie animiert, die gestripte 996. Diese kühle Eleganz gepaart mit animalischer Power und technischer Raffinesse – das macht Lust. Lust auf Kurven, Lust auf Bewegung und Lust aufs Betrachten jedes Details. Und davon gibt's genug. Denn Ducati-Ingenieure legen Wert auf Details. Stahlflex-Leitungen, kunstvoll gebogene Auspuffkrümmer, extravagant gestylte Fünfspeichen-Felgen, liebevoll verlegte Schläuche und pedantisch gesicherte Muttern – ein Augenschmaus schon ab Werk.

Die Herren Schnyder und März setzen noch eins drauf. Knapp 200 Arbeitsstunden stecken in ihrem Umbau. Dabei wurden nicht nur der Kabelbaum, das Rahmenheck und die Luftzufuhr für die Airbox geändert, sondern auch die Originalbatterie durch eine kleinere ersetzt, die dann unter den Tank wanderte, die Stummel mussten einem Superbikelenker weichen, die Vollverkleidung einer Halbschale. Diese ist ebenso wie die Lufthutzen, der Tank, das Cockpit sowie die Soziasblende – klar darf man auch jemanden mitnehmen – eine Karbonanfertigung Schnyders. Aber auch Kotflügel, Schwingenblende, Ritzel- und Zahnriemenabdeckung, Nummernschildhalter: alles aus dem leichten, edlen, teuren Werkstoff – schimmernd wie eine Reptilienhaut. Was den Charakter der Monster hervorragend unterstreicht. Denn sie ist agil wie eine Schlange, jederzeit bereit, auf den Befehl der Gashand verzögerungsfrei nach vorn zu schnellen. Also Schluss mit Anschauen, lieber weiterfahren.

Blauer Himmel, Blick aufs Meer, griffiger französischer Küstenstraßen-Asphalt. Der breite Superbikelenker, die aufrechte Sitzposition, die bequeme Sitzbank – alles passt. So muss es sein. Gang rein, kurz gedreht, hoppla! Schon aus niedrigen Drehzahlen legt der kräftige Zweizylinder gewaltig los. Ab 2000/min ruckelfrei, danach hält der Vorwärtsdrang unvermindert an. Der Zug am Seil wird mit einem jähzornigen Brüllen aus der Airbox und einem Maximum an frischem Fahrtwind belohnt. Im sechsten Gang ist bei Tacho 240 km/h Schluss. Ist auch gut so. Man wünscht sich ohnehin schon bei weit geringerem Tempo den Nacken von Mike Tyson. Bei Top speed lässt sich selbst das auf hyperstabilen Geradeauslauf ausgelegte Fahrwerk der 996 durch die extrem aufrechte Sitzposition zu leichtem Pendeln verleiten.

Was aber, wenn die langen Geraden selten und die Kurven enger werden?

Dann muss das Übermonster mit Nachdruck in Schräglage gezwungen werden, folgt es den Einlenkbefehlen des Fahrers ein wenig lethargisch.

Ohne Körpereinsatz läuft da nichts, wobei einem der breite Lenker zu Hilfe kommt. Aber auf verwundenen Sträßchen wird schnell klar: 17 Kilogramm Gewichtsverlust und eine Segelstange machen aus einem sturen Geradeausläufer noch keinen Kurvenräuber. Klar – im direkten Schlagabtausch zu einer normalen Ducati Monster wirkt die nackte 996 unhandlicher. Trotzdem ist die Fahrdynamik, im Gegensatz zu vielen anderen umgebauten Showbikes, ausgewogen. Hier wurde Technik nicht zugunsten von Optik kastriert. Zielgenau lassen sich weitgezogene Kurvenkombinationen durchsurfen. Nur das Aufstellbegehren beim Bremsen in Schräglage stört ein wenig. Zum Fahrspaß des Übermonsters tragen vor allem geringe Lastwechselreaktionen, die passende kurze Übersetzung von 14:36 und die Federelemente bei. Denn die 43er-Showa-Upside-down-Gabel und das Öhlins-Federbein sprechen wie gewohnt sensibel an, sind in Zug- und Druckstufe voll einstellbar und führen die Räder perfekt. Rückschlüsse über die Fahrbahnbeschaffenheit werden sofort weiter gegeben. Kurz, knapp, präzise und direkt. Es sei denn, das Vorderrad schwebt mal wieder über dem Boden.

Einrad-Artistik hin oder her, wer's knallen lässt, der benötigt verlässliche Bremsen. Und die besitzt die 996er-Monster zumindest vorn: Die gut dosierbare Doppelscheibenanlage mit zwei Vierkolben-Bremszangen liefert Verzögerungswerte, als hätte jemand Sekundenkleber auf die Straße gekippt. So beeindruckend diese Werte sind, so enttäuscht sind die des hinteren Stoppers. Beim Tritt aufs Pedal passiert erschreckend wenig.

Wenn sie dann steht – bestenfalls direkt vor einer Eisdiele –, schlägt diese Flanierraupe alle Rekorde. Denn sie ist gesegnet mit einem Hinguck-Faktor, den selbst ein Ferrari kaum erreicht. Und so gesehen ist sie mit ihrem Preis von 60000 Mark schon fast wieder günstig.

Verglichen mit der Ducati Monster 900 freilich rund dreimal so teuer. Und doppelt so teuer wie eine 996 Biposto. Ein Anlageberater würde sich die Haare raufen, danach vielleicht Perückenträger sein. Aber für 60 braune Scheine erhält man nicht nur einen außergewöhnlichen Hingucker, sondern auch einen sportlichen Weggefährten mit hohem Unterhaltungswert: Ducati Monster 996. Ist sie zu stark, bist du zu schwach.