

DAUERTESTER

UNSER LEBEN MIT MOTORRÄDERN BEI DER ERSTEN BEGEGNUNG KANN DIE VERLIEBTHEIT ZUSCHLAGEN WIE EIN BLITZ, WAHRE LIEBE ABER KOMMT MIT DER ZEIT. WAS WIR MIT UNSEREN MOTORRÄDERN ERLEBEN, DIE UNS EINE GANZE SAISON LANG BEGLEITEN

DUCATI MONSTER 797

FRÜHLINGSGEFÜHLE MIT UNSEREN NEUEN DAUERTESTERN

Heissa, was wird das für ein Jahr: nackte Power-Raketen in der Redaktionsgarage so weit das Auge blickt. Einzig Kollege Kupper hat mit der Monster 797 etwas ruhiger gewählt. Die weiteren Paarungen 2018: Corraera fährt Triumph, Kratschmar BMW und die Honda bauen wir um. Heissa, was wird das für ein Jahr



Text: JENS KRATZSCHMAR Fotos: TOBIAS KIRCHER

WAS UNS 2018 BEWEGT

AUSSER DER MONSTER 797 WERDEN UNS FOLGENDE MOTORRÄDER DURCHS JAHR BEGLEITEN:



TRIUMPH SPEED TRIPLE RS



HONDA CB 1000 R



BMW S 1000 R

Kaum ist der Transporter wieder geschlossen, schon rollt der erste Dauertester 2018 in die Werkstatt: die Ducati Monster 797.

Zwei neue Endtöpfe warten auf Montage und darauf, sich Gehör zu verschaffen. Bitternötig, denn aus unerfindlichen Gründen ist die Monster 797 die leiseste Ducati der letzten Jahre. Die mechanischen Geräusche der Desmodromik sind lauter als die Schallentladung aus dem dicken Topf unter der Schwinge. Also rauf auf die Hebebühne und runter mit dem 6,4 Kilo schweren Klotz aus Edelstahl, der trotz üppigen Gewichts nur von einer Feder und zwei kleinen M6-Schrauben in seinem schwingenden Lager gehalten wird. Ob das auf Dauer hält?

Wurscht, denn Ersatz kommt in Form des leichten Zard-Zuma-Slip-on-Dämpfers. Das Auspacken hinterlässt zunächst Fragezeichen, da man auf der Suche nach dem Rest der Anlage ist. Nur ein Rohr ohne weiteren Vorschalldämpfer oder Ähnliches gilt es zu verbauen. Beachtlich auch: Der Zuma wiegt nur 2,0 Kilo, also weniger als ein Drittel der Serie. Respekt. Leichtbau können die Kollegen. Wunderschön ist der Zard oben-dreien, auch wenn man beim Preis von 770 Euro schon mal schlucken muss.

Die Montage indes ist ein bisschen knifflig. Der Endtopf ist deutlich länger als die Serie, etwas dicker und geht nur sauknapp an der Schwinge vorbei. Ein Glück reicht es, zwei dickere Unterlegscheiben an die originale Halterung zu schrauben. Die lassen immerhin einen halben Finger Platz zwischen Schwinge und Topf. Gewicht gut, Montage auch easy. Wie schaut's mit dem Klang aus?

Jawollja! Ein Glück deutlich lauter als die Serie, sehr bassig mit hartem Timbre. Feines Schiebebrabbeln und schön heiser bis zornig, wenn die Drehzahl über 6000/min geht. Präzise Lautstärke, nicht zu laut oder anstrengend. Auch hier macht der Zard Laune.

Stunde der Wahrheit dann auf dem Rollenprüfstand. Über die Spitzenwerte braucht man wenig sagen, da tut sich nicht viel. Doch im mittleren Drehzahlbereich gleicht die Zard die spürbare Drehmomentlücke der Serie zwischen 6000 und 7000 Touren schön aus, was sich sehr positiv auf das Fahrgefühl auswirkt. Der Zard überzeugt auf ganzer Linie.

Optisch weiß auch Akrapovic schon beim Auspacken zu überzeugen. Alle Einzelteile sind hochwertig verpackt und wie gewohnt makellos gefertigt. Vorschalldämpfer und



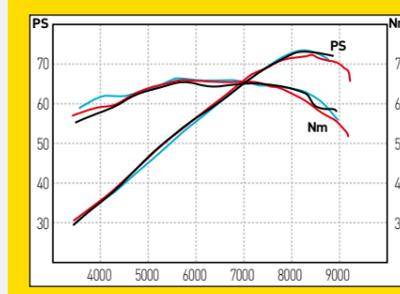
ZARD ZUMA-SLIP-ON

Zard schafft es, eine zulassungsfähige Anlage ohne Vorschalldämpfer zu bauen und trotzdem keine Leistung zu verlieren. Wer auf die Steampunk-Optik steht, ist mit dem Zuma für 770 Euro genau richtig. Sound: kernig mit zorniger Note



AKRAPOVIC-SLIP-ON

Luxusanlage von Akrapovic, gefertigt aus Titan mit entsprechendem Preis (1.100 Euro). Liefert den Ducati-Klang, zwar nicht viel lauter als die Serie, dafür viel schöner und sehr bassig. Legt in der Mitte sogar noch etwas Drehmoment drauf



In Euro-4-Zeiten tut sich bei den Zubehörtöpfen in Sachen Power-Output nicht mehr viel, wie der Blick auf die Kurven zeigt

Endtöpfe sind aus Titan, was in einem Gewicht von nur 4,3 Kilo resultiert und in einem Preis von knapp 1.100 Euro. Die Montage ist einfach, braucht aber durch mehr Bauteile auch ein paar Handgriffe mehr.

Sound: Nur ein wenig lauter als die Serie, dafür deutlich schöner komponiert. Bässe und Höhen dringen sehr klar und sauber getrennt ans Ohr, wo die einflutige Serienanlage doch sehr matschig klingt. Die Akra produziert im gesamten Drehzahlband einen schönen einheitlichen Klang mit leichtem Schiebebrabbeln und toll modulierten Tonverläufen. Wirklich gut.

Auf der Rolle dann das gewohnte Bild bei Euro-4-Anlagen: Die Spitzenleistungen steigen nur minimal. Doch auch hier ist wieder auffällig, dass die Drehmomentchwäche der Serienanlage ausgeglichen und sogar noch etwas Schmackes draufgelegt wird. Ein edles Produkt. ■