Mueller-Ducati Monster 696

Moderne Mittelklasse-Maschinen bieten allemal genug Leistung, um auch mit Beiwagen flott unterwegs zu sein. Insbesondere mit einem zierlichen Schwenker-Boot wie dem Adler von Mueller haben sie leichtes Spiel.

EINE NUMMER kleiner

Derzeit ist die Marke Ducati schwer angesagt. Dabei sind es nicht primär die exklusiven Supersportler, mit denen die Italiener Stückzahlen machen. Vor allem spielen die Modellreihen Scrambler und Monster Geld in Ducatis Kasse. Für einen Schwenker bieten sich aus dem aktuellen Angebot drei Monster an: die 797 mit 73 PS, die 821 mit opulenten 109 und die 1200 mit brachialen 147 PS.

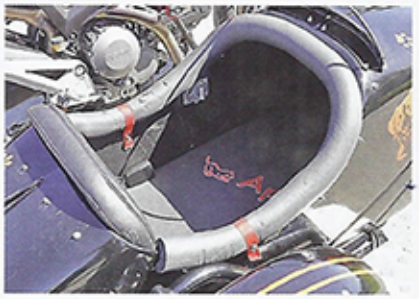
Doch um das Potenzial dreistelliger PS-Angebote wirklich nutzen zu können, bedarf es schon überdurchschnittlicher Maschinenbeherrschung. So dürfte mancher Schwenkerfan mit der kleinsten Monster am besten versorgt sein – zumal, wenn es vorrangig darum geht, mit Partner, Kind oder Hund spazieren zu fahren.

Sofern es zudem nicht zwingend das neueste Modell sein muss, lässt sich schon bei der Anschaffung der Zugmaschine einiges Geld sparen. Die Monster 696 ersetzte 2008 als weitgehende Neukonstruktion die M 695 und rundete die Baureihe dann bis 2014 nach unten ab. Mit Glück findet man schon für 4000 bis 5000 Euro ein stattliches Exemplar im Gebrauchtmarkt.

Gegenüber ihrer Vorgängerin bietet sie einige Vorzüge, zum Beispiel in puncto Federung. Sowohl die 43er Upside-down-Gabel von Kayaba als auch das Federbein mit Einstellmöglichkeiten für Federvorspannung und Zugstufendämpfung sind so passend abgestimmt, dass sie für den Schwenkereinsatz uneingeschränkt adaptiert werden können. Neu ist dabei auch die direkte, auf progressive Wirkung ausgelegte Anlenkung des Sachs-Federbeins. Dieses stützt nun wieder eine Cantilever-Radführung anstelle der 2004 eingeführten Einarmschwinge ab.

Und erstmals besteht das Rahmenheck aus einem an den typischen Stahlgitterrahmen angeschraubten Alu-Gussteil. Glücklicherweise stellt dieses Verbundchassis die Schwenkerbauer bei der Suche nach Anschlusspunkten für den obligaten

Konsequent tierisch: Der Adler-Beiwagen für den Hund.



Sicher ist sicher: Eigenbau-Stoßschutz für die Karosseriekante.

Mäusekino: Früher erfreuten Rundinstrumente die Augen der Monster-Fahrer.

Hilfsrahmen nicht vor unlösbare Probleme. Als weiteres Plus sind die nun hochverlegten Endschalldämpfer zu nennen, die in Rechtskurven nicht mit dem hinteren Ausleger des Boots-Rahmens kollidieren. Weiterhin ist das ABS für die konsequent zupackenden und gut dosierbaren Bremsen Standard. Streiten kann man dagegen über das „Mäusekino", das die Rundinstrumente ablöst.

Beim ersten Kontakt fällt nicht nur die niedrige Sitzhöhe, sondern auch die entspannte Sitzhaltung auf. Der Kraftstofftank baut kürzer als noch bei der M 695. Damit sitzt man besser in die Maschine integriert, was beim Pilotieren eines Schwenkers nur von Vorteil sein kann.

Das gilt – abhängig von der Erwartungshaltung – auch für das Leistungsangebot. Skepsis ist wegen der „nur" 75 PS jedenfalls nicht angebracht. Die Duc

TECHNIK

Mueller-Ducati Monster 696

Motor: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Hubraum 696 cm³, Leistung 55 kW (74 PS) bei 9000/min, max. Drehmoment 62 Nm bei 7750/min, Lichtmaschine 520 Watt, Batterie 12 V/12 Ah, Sechsgang-Getriebe, O-Ring-Kette, Elektrostarter.

Fahrwerk: Stahl-Gitterrohrrahmen mit LM-Guss-Heckrahmen und verschraubtem Hilfsrahmen, vorne Upside-Down-Telegabel, hinten LM-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein, Federwege 120/148 mm.

Bremsen: Zwei Vierkolbensättel mit 320-mm-Bremsscheibe vorn, Zweikolben-Sattel mit 245-mm-Bremsscheibe hinten, Handbremse v./S., Pedal h.

Bereifung:
Vorn:..... 120/60 ZR 17 auf LM-Rad
Hinten:..... 160/60 ZR 17 auf LM-Rad

Beiwagen:
Karosserie:..... Mueller Adler
Fahrwerk:..... Stahl-Rundrohrrahmen, Zweipunktanschluss
Radführung:.....gezogene Schwinge
Bereifung:.....140/60 R 14 auf LM-Rad
Federbein:..... Bilstein GV mit externer Federverstellung
Federweg:.....60 mm
Scheibenbremse:.... 207 mm, Einkolbensattel
Sitzbreite:..... 48 cm
Fußraumlänge:..... 130 cm
Heckraumvolumen:.....ca. 40 l

Abmessungen Gespann:
Radstand:..... 1420 mm
Spurbreite:..... 1240 mm
Vorlauf:..... 405 mm
Nachlauf VR:..... 87 mm

Gewichte:
Leergewicht:..... 280 kg
Zul. Gesamtgewicht:..... 540 kg

Tankinhalt:..... 13,5 l
Mittlerer Kraftstoffverbrauch:..ca. 6,5 l/100km

Höchstgeschwindigkeit:.....ca. 160 km/h

Preise:.....Komplettumbau ab 9748 Euro

Hersteller:
Mueller, 24398 Brodersby,
Tel. 04644 893, www.mueller-gespanne.de

Großer Hund, kleiner Hund: Das Bilstein-Federbein lässt sich per Handrad einstellen.

Italienische Drehmomente: Mit der Duc 696 lässt es sich trefflich „schwenkern".

lässt sich vom Zusatzgewicht zur Rechten nicht ernsthaft einbremsen und besticht dabei mit kalkulierbarem Ansprechen auf jeden Dreh am Gasgriff sowie manierlicher Laufkultur. Schon ab 2000/min sorgt die nun von Siemens stammende Kraftstoffeinspritzung in exzellenter Manier dafür, dass der Twin ohne Hacken und Verschlucken Gas annimmt. Lässt man den extrem kurzhubig ausgelegten Zweiventiler von der Leine, dreht er willig und gut kontrollierbar bis an den Begrenzer. Entspanntem Schwenkern steht dank des solcherart gutmütigen Charakters also nichts entgegen.

In der preisgünstigsten Ausführung kombiniert Mueller die M 696 und andere Monster mit dem zierlichen Einplätzer Adler. Dessen vom Peugeot-Scooter Satelis stammende Rad wird über die Handbremshydraulik mit verzögert. Zur weiteren Ausstattung gehört ein Regelventil für die Anpassung der Bremskraft an die Zuladung im Boot. Auch das Beiwagen-Federbein kann per Handrad mühelos justiert werden.

Der schwenkerbegeisterte Leser wird an dieser Stelle schon erkannt haben, dass uns die M 696 unbedingt eine Empfehlung wert ist. Allerdings sollte man sich immer vor Augen halten, dass die von Ducati gepflegte Exklusivität ihren Preis hat – spätestens dann, wenn die Werkstatt ihre Rechnung für die Inspektion präsentiert.

Doch wie immer bei unserem Lieblings-Hobby zählt in erster Linie, ob das ins Auge gefasste Projekt die zu erwartenden Kosten wert ist – und das für jeden potenziellen Käufer ganz persönlich. Rationalität kann in diesem Metier daher nurmehr bei der Bewertung von Nebenaspekten helfen. ■

Axel Koenigsbeck
ak@motorrad-gespanne.de

FAMILIE MONSTER

Auch wenn die Modellbezeichnung andere Assoziationen weckt, sind die Monsters eigentlich eine schrecklich nette Familie. Zuerst trat vor 25 Jahren die M 900 an die Öffentlichkeit, 1994 folgte die M 600, zwei Jahre später die M 750. Eigens für Japan gab es ab 1995 sogar eine 400er.

Genspezifisch war von Anfang an der Gitterrohrrahmen, dessen Konzeption auf das Chassis des Superbikes 851 zurückging. Dazu kam eine Leichtmetallschwinge mit eigenständiger Umlenkung für das Monofederbein. Die 90-Grad-V-Twins stammten aus den entsprechenden Supersport-Modellen.

Schon bald avancierten die Monster zu wichtigen Stützpfeilern der Marke. Zur ersten größeren Modellpflege für die Saison 2000 machten sie bereits 43 Prozent aller Ducati-Verkäufe aus. Es folgten weitere Varianten bis 1000 Kubik Hubraum. Ab 2004 übernahmen Monoschwingen die Hinterradführung. In der Gespannszene blieben die Monster Außenseiter. Walter kombinierte in den 1990er Jahren eine M 900 mit dem Jeaniel Cobra.

Umfassende Informationen zur erfolgreichen Baureihe bietet das Buch von Ian Falloon: Ducati Monster, Alle Twins seit 1993; Motorbuch 2016, 192 Seiten, 29,90 Euro.

Kein Hexenwerk: Hilfsrahmen für das Monster-Chassis.