

IN BESTFORM

Der Renner unter Ducatis Crossover-Bikes stellt sich dem ultimativen Härtetest: 50.000 Kilometer in nur acht Monaten, von März bis November 2019.

Hier konnte die Multistrada Farbe bekennen. Den Glanzpunkt setzte dabei zweifellos der Motor: Er hat während der Reise ganze vier Pferdestärken zugelegt, kein Öl verbraucht, und als wir ihn in seine Einzelteile zerlegten, strotzte er vor Gesundheit. Auch ein Leck im Kühler und eine Diebstahlversuch konnten ihn nicht aufhalten.





Ein Blick in die Geheimnisse der Mechanik

Voilà, der Protagonist unseres sechsten Dauertests – in seine Einzelteile zerlegt. Kandidaten der vorherigen Tests waren die Yamaha Tracer 900, die Honda Africa Twin 1000, die BMW R 1200 RT, die Suzuki V-Strom 1000 XT und die Kawasaki Versys 650 (in dieser Reihenfolge).

DIE PROTAGONISTEN



Ducati-Testfahrer Fabio Manenti, (im normalen Leben eher ein Stubenhocker) auf Tour durch (fast) ganz Europa. Sein Ritt auf der Multistrada wurde nur von einigen wenigen Kurzstopps Unterbrochen: für die planmäßigen Inspektionen, und um atemberaubende Ausblicke oder Gaumenfreuden zu genießen.



DER RAUSCH ALPINER BERGSTRASSEN

1. und 2. 50.000 km haben Fabio und seine Frau Paola zurückgelegt, einen Großteil davon auf Bergstrecken.

3. Dieser hohe schmale Tunnel führt zum Marmorsteinbruch von Henraux, unweit des Dorfes Isola Santa in der Region Garfagnana.

4. Dieser Sauris-Schinken kommt gerade recht für eine verdiente Pause. Unsere Reisenden sind auf Facebook unter dem Namen „Fabio E Paola Manenti“ unterwegs, und berichten dort in Echtzeit von ihren Zweiradreisen.

Zusätzlich zur Standardausführung war „unsere“ Multistrada mit einigen Extras ausgestattet: Seitenkoffer (730 Euro), Topcase (488), Hauptständer (228) und Komfortsitz (228) – 20 mm höher als der Standardsitz.

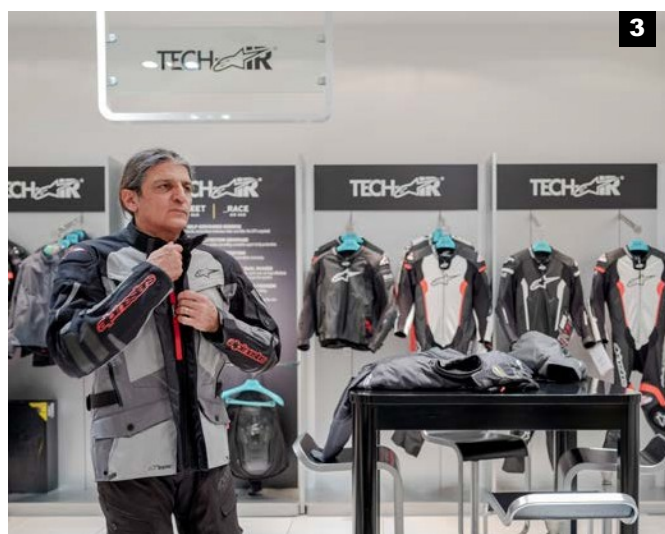


1

2



3



NÜTZEN UND SCHÜTZEN

Mit von der Dauerpartie waren auch zwei bewährte „Reisebegleiter“ unseres langjährigen Testfahrers: Sein Arai-Helm sowie Motorradbekleidung von Alpinestars. In punkto Sicherheit und Schutz gibt es nichts Besseres. **2. und 3.** Alpinestars stellte auch den Airbag „Tech-Air Street“ zur Verfügung, der als erster dieses Typs nicht mit dem Fahrzeug verbunden ist. Vielmehr befinden sich Airbag und Aktivierungssystem in einer Weste, die mit einer kompatiblen Jacke getragen wird. **1.** Der Arai-Helm Tour X4 wurde speziell für Crossover-Bikes wie die Multistrada entwickelt, denn er ist für Off-Road-Strecken geeignet. Im Bild oben: Fabio Manenti auf dem Feldweg zur Trabacche-Grotte nahe Ragusa, Sizilien.

TECHNISCHE DATEN

MOTOR: L-Twin-Zylinder, 4 Ventile, Bohrung und Hub 94x67,5 mm, Hubraum 937cc3, Kompression 12,6:1, desmodromische Steuerung mit doppelter obenliegender Nockenwelle, Höchstleistung 113 PS (83,1kW) bei 9000 U/min, maximales Drehmoment 96Nm bei 7.750 U/min.

BENZINEINSPRITZUNG: Elektronisch geregelte Kraftstoffeinspritzung, Ride-by-Wire mit einem Drosselklappendurchmesser von 53mm, 20 Liter Tankkapazität.

ÜBERSETZUNG: Primärtrieb mit geradverzahnten Zählrädern, Übersetzungsverhältnis 1,84; sekundärer Kettenantrieb mit Übersetzungsverhältnis 2,86 (Ritzel hinten 43, Ritzel vorn 15). 6-Gang-Getriebe, Übersetzungsverhältnis: 2,466 erster Gang, 1,764 zweiter Gang, 1,4 dritter Gang, 1,181 vierter Gang, 1,043 fünfter Gang, 0,958 sechster Gang.

KUPLUNG: Mehrscheiben-Ölbaddkupplung

RAHMEN: Stahl-Gitterrohrrahmen, Aluminium-Seitenverkleidung und Motor als tragendes Element integriert; Lenkkopfwinkel 25°; Nachlauf 106mm.

FEDERUNG: Upside-Down-Frontgabel mit 48mm Standrohrdurchmesser, voll einstellbar, 170mm Federweg, Heckstoßdämpfer voll einstellbar mit 170mm Federweg.

FELGEN: Aluminiumguss, vorn 3,0"x19", hinten 4,5" x17"

BEREIFUNG: Pirelli Scorpion Trail II, 120/70 - 170/60

BREMSEN: vorn 320mm halbschwimmend gelagerte Bremsscheiben, Brembo 4-Kolben Monoblock radiale Sättel; hinten 265mm Bremsscheibe mit Brembo 2-Kolben Schwimmsattel; Bosch Kurven-ABS.

ABMESSUNGEN (IN MM) UND GEWICHT: Länge 2.280, Radstand 1.594, Breite 1.000, Höhe (1.483-1.511), Höhe Lenkstange 1.177, Sitzhöhe 840, Höhe Fußrasten 364, Bodenfreiheit mindestens 188; Gewicht fahrfertig 227 kg.

FARBEN: Ducati-Rot mit Hochglanzfelgen in Schwarz

PREIS: 14,740 (fahrfertig)

DER MOTOR: DIE STUNDE DER WAHRHEIT



Nach dem Dauertest wurde der Motor auseinander-genommen. Das Ergebnis: Keiner der bisherigen Testkandidaten war in einem so guten Zustand wie der Motor unserer Multistrada. Alle Innenteile waren in Bestform mit nur minimalen Abnutzungsspuren. Rekordwerte für Leistung und maximales Drehmoment belegen die gute mechanische Gesundheit des Motors nach dem Test.

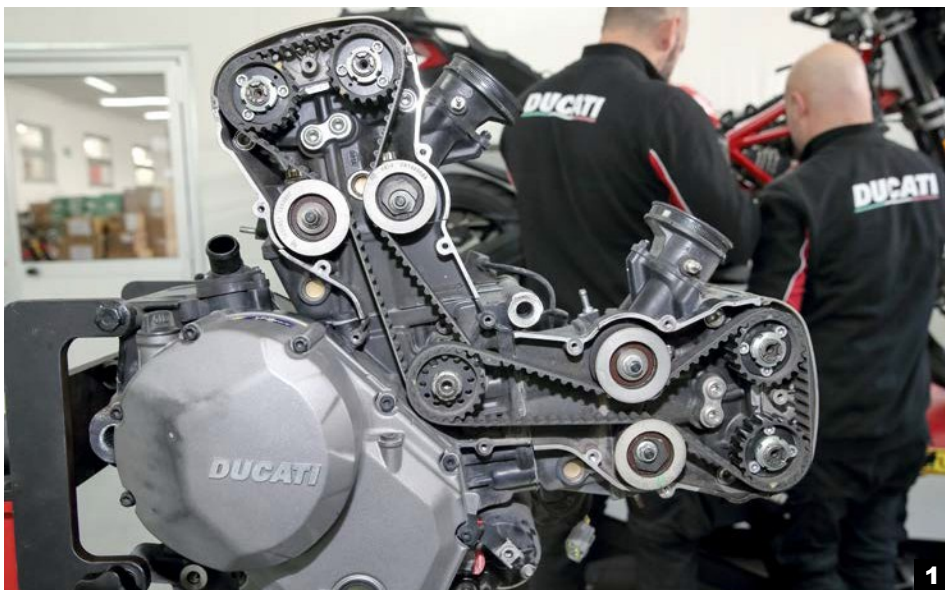
SCHNELL UND EFFIZIENT

Oben: Ducati Servicetechniker Leo Serafino schraubt den Kühler ab. Die Werkstatt unter der Leitung von Francesco Penazzo befindet sich in der Fabrik in Bologna. Der technische Service ist dort für die Kundenbeziehungen zuständig und betreibt ein Schulungszentrum für Berufsausbildung und Fortbildung des technischen Händlerpersonals. Unsere Multistrada wurde dort schnell auseinandergenommen; in nur einer Stunde war der Motor freigelegt.

1. Der Zweizylindermotor ist als tragendes Element in den Vorderrahmen integriert. Die Kunststoffabdeckung der Zahnradriemen besteht aus drei Teilen, um Inspektion und gegebenenfalls den Austausch zu vereinfachen.

2. und 3. So sah es aus, als wir die Verkleidung von Kupplung (links) und Generator abnahmen:

Im Kurbelgehäuse gab es keine Rückstände oder Ablagerungen.



1



2



3



1

2



3



4



5

FAST KEINE RÜCKSTÄNDE

1, 2, 3 und 4. So sahen die Zylinderköpfe und Kolben aus: Die Kraftstoffverbrennung hatte nur geringfügige Spuren hinterlassen – und die vor allem im vertikalen Zylinder. Dieses exzellente Rückstandsergebnis ist das Resultat intensiver Forschungsarbeiten vor allem im Bereich Brennstoffkammern und Kolbenringprofile, um Toleranzen zwischen Kolben, Zylinder und Ventileführungsmaterial zu optimieren. Zusätzliche Bestätigung lieferte der Ölverbrauch: Er ging praktisch gegen null. Nachfüllen war daher zwischen den Inspektionen nicht erforderlich.

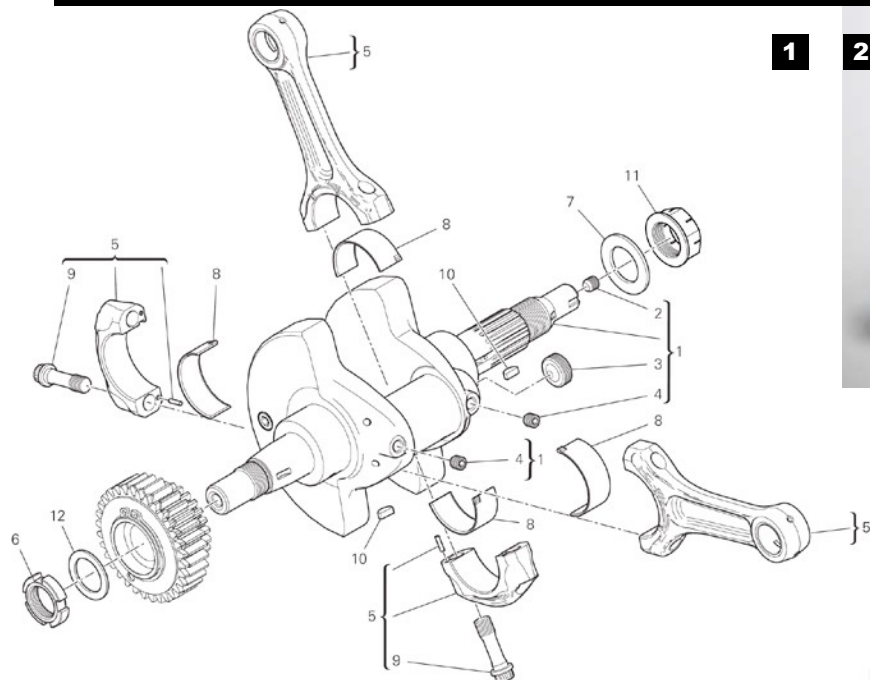
HARMLOSE KRATZER

5. Das Innere des vertikalen Zylinders weist nur einige wenige kleine Kratzer auf, die jedoch keinen Einfluss auf die Leistung hatten. Im Gegenteil: Der Motor konnte auch unmittelbar nach den 50.000 km noch Bestwerte in punkto Leistung und maximalem Drehmoment erbringen. 6. Der Zustand der Ventile mit Spuren von unverbranntem Kraftstoff war ebenfalls im Normbereich.



6

DER MOTOR: DIE STUNDE DER WAHRHEIT



1

2



STRAPAZIERFÄHIG UND LANGLEBIG

1. und 2. Konstruktionszeichnung und Foto der Testastretta-Pleuelstange und die gefräste Kurbelwange zum Auswuchten.

Hier gibt es nichts zu berichten, außer dass die Teile in absoluter Topform sind.

3. und 4. Die Gleitlager („shells“) von Pleuelstange und Kurbelwelle waren in Anbetracht der zurückgelegten Kilometer ebenfalls in einem erstklassigen Zustand.

5. Motorentwickler Roberto Colombarini beaufsichtigt die Vermessung der Gleitlager.



3



4



5

6 ROBUSTE KUPPLUNG

6. Das Getriebe war in einwandfreiem Zustand: Gänge und Schaltgabeln zeigten nur wenig Verschleiß.

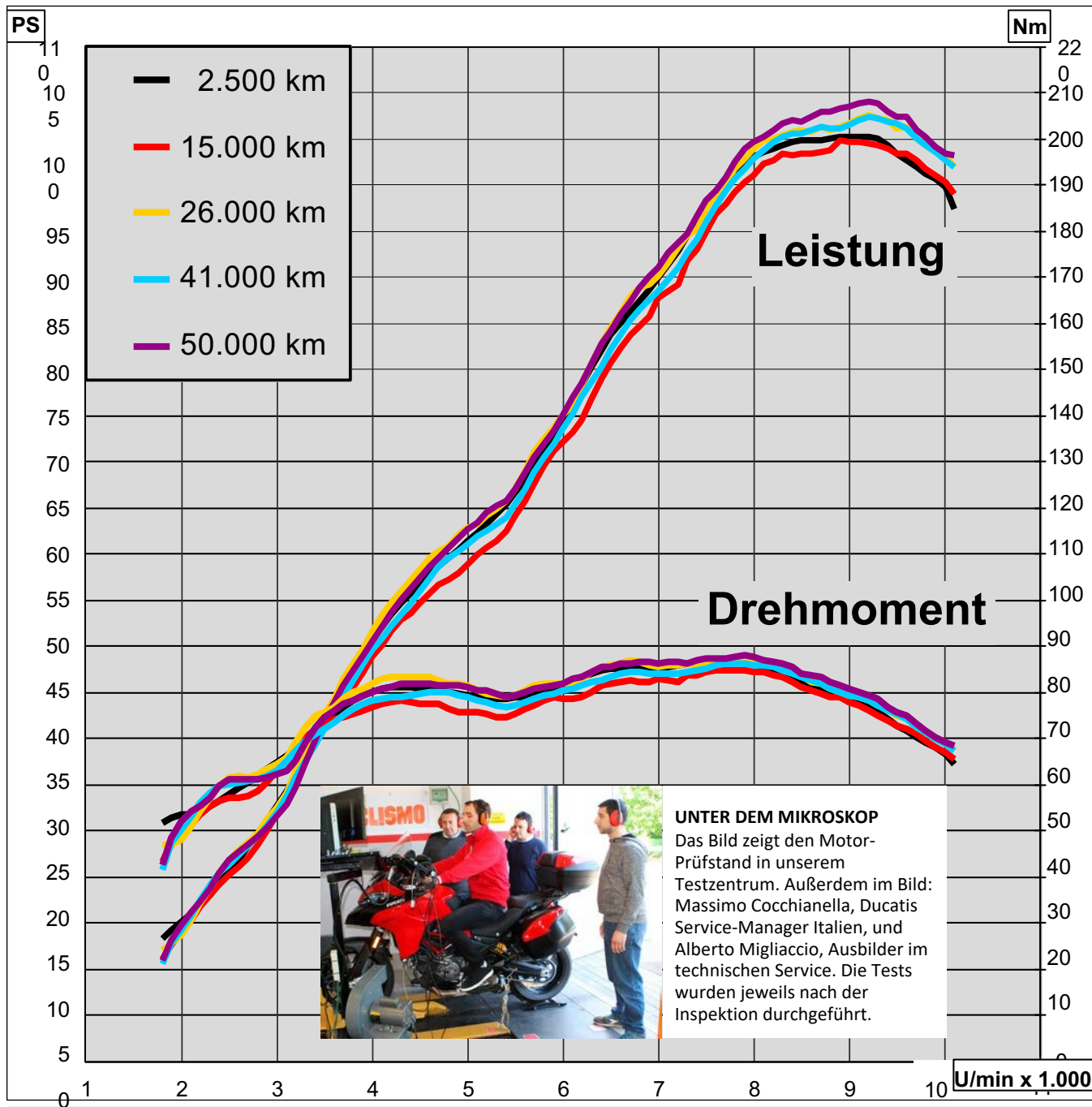
7. und 8. Die Kupplung sah ebenfalls gut aus: Lediglich die Kupplungsscheibe wies minimale Abnutzungsspuren auf, während das Gehäuse und die Nabe in perfektem Zustand waren. Es war der erste Motor, bei dem nach dem Dauertest weder Verschleißspuren noch Rillen zu sehen waren, die das Gleiten der Kupplungsscheiben beeinträchtigen.

7



8





DYNO-PRÜFSTANDSVERGLEICH

MOTORLEISTUNG: DAS BESTE KOMMT ZUM SCHLUSS.

U/min	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000
PS-Leistung - 2.500 km	15,20	27,64	45,63	56,40	69,45	84,92	97,98	100,16	94,82
PS-Leistung - 15.000 km	13,97	26,81	43,79	53,90	67,12	82,75	96,09	99,63	95,38
PS-Leistung - 26.000 km	13,71	27,46	46,57	57,87	69,97	85,18	98,97	101,68	98,21
PS-Leistung - 41.000 km	14,25	26,94	44,50	56,08	68,52	83,58	97,92	101,57	97,76
PS-Leistung - 50.000 km	14,84	26,49	45,56	57,72	70,01	86,05	99,71	103,49	98,47

Der Zweizylinder-Motor hat seine Leistung kontinuierlich gesteigert und bei 50.000 km seinen Höchststand erreicht. Die Werte sind eindeutig: Dieser Motor war bis zum Ende des Tests in Bestform.

DER MOTOR: DIE STUNDE DER WAHRHEIT

DESMO FÜR INGENIEURE

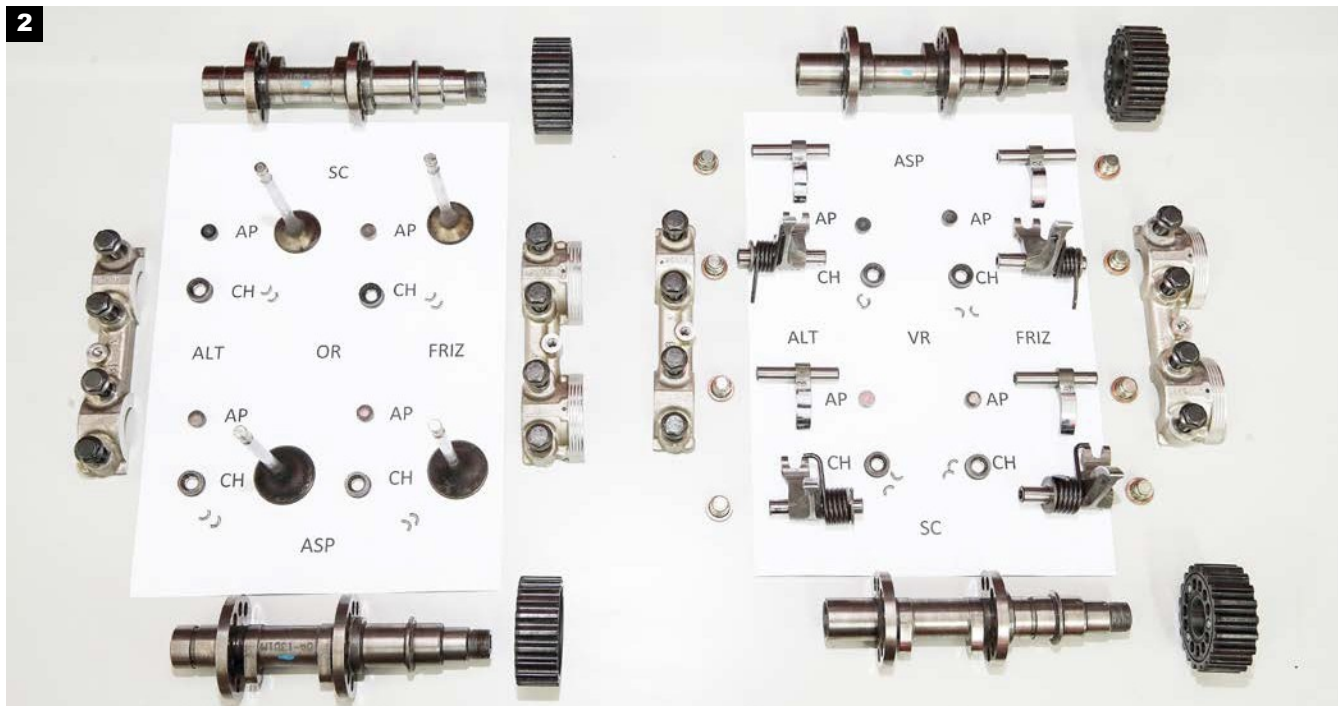
1. Die Nockenwellen werden hier von Zahnriemen angetrieben. Diese Lösungsidee des Ingenieurs Fabio Taglioni wurde erstmals 1979 für die Pantah 500 eingeführt. Zahnriemen sind leiser als herkömmliche Steuerungsalternativen wie Ketten oder Zahnräder. Im Dauertest wurden die Riemen bei der zweiten regulären Inspektion erneuert. **2.** Hier schlägt das Herz der Ducati: Das desmodromische Timingsystem wurde von Taglioni entwickelt und 1956 erstmals auf der 125 GP eingesetzt. Die 4-Ventilsteuerung ist das Ergebnis eines R&D-Projektes von Ingenieur Massimo Bordi in 1987. **3.** Ducati-Mitarbeiter Marco Riccardi (links) und der neue R&D-Chef Vincenzo De Silvio. Er ist seit 31 Jahren bei Ducati und war in der Rennabteilung maßgeblich für die Entwicklung des Superbikes 1098 sowie diverser Multistrada-Motoren verantwortlich.

4. und 5. Die Nockenwellen wurden sichtbar angebracht, um den Platz optimal zu nutzen. Bei der routinemäßigen Inspektion liefen alle Funktionsteile wie am Schnürchen. Die beiden kleinen Spaltringe aus Stahl halten die Ventile an ihrem Platz.

TST00657

1

2



4



5



SCHMIERMITTEL

Nur sehr wenige rote Ausrufungszeichen waren zu sehen, wenn bei den Inspektionen Schmiermittelproben genommen und vom Mecoil-Labor in Florenz analysiert wurden. Zunächst war der Metallgehalt (Eisen und Aluminium) nah am Limit, was für die Warmlaufphase aber in Ordnung ist. Später hatte sich das Metallniveau halbiert und fiel auf die Normwerte zurück.



NACHFÜLLEN NICHT ERFORDERLICH

1. Die Trochoidpumpe (im top Zustand!) und ihr Kunststoffzahnring, der von der Kurbelwelle angetrieben wird. 2. Probenahme des Schmierstoffs für das Mecoil-Labor. Der Mindestölstand wurde während der gesamten 50.000km-Tour nicht erreicht. Bei allen anderen bisher dauergetesteten Motorrädern (mit Ausnahme der Yamaha Tracer 900) mussten wir regelmäßige Öl nachfüllen. Die untenstehende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Probeanalyse. Die Abnahme der Viskosität ist der hohen Kilometerleistung zwischen den Ölwechseln geschuldet.

ÖL-CHECKUP: (FAST) ALLES GUT

		Grenzwerte	15.000	26.000	41.000	50.000
METALLPARTIKEL (DURCH ABRIEB)	Eisen ppm	60	74	37	31	35
	Chrom ppm	3	1	<1	<1	<1
	Nickel ppm	3	2	<1	<1	3
	Mangan ppm	3	<1	<1	<1	<1
	Aluminium ppm	60	58	49	38	27
	Blei ppm	10	4	<1	2	2
	Kupfer ppm	15	7	4	3	2
	Zinn ppm	5	<1	<1	<1	<1
	Silber ppm	3	<1	<1	<1	<1
	Titan ppm	4	<1	<1	<1	<1
VERUNREINIGUNG	Silizium ppm	40	45	18	27	20
	Natrium ppm	15	8	7	8	7
	Kalium ppm	5	3	1	<1	2
	Vanadium ppm	3	<1	<1	<1	<1
ADDITIVE	Kalzium ppm		1.936	2.224	2.258	2.054
	Magnesium ppm		8	10	11	6
	Phosphor ppm		687	698	830	713
	Zink ppm		818	928	949	797
	Barium ppm		<5	<5	<5	<5
	Bor ppm		39	46	45	64
	Molybdän ppm		113	140	153	122
CHEMISCHE PARAMETER	Oxidation Abs/cm		13,7	13,8	14	12,6
	Nitrierung Abs/cm		8,8	9,4	10	10
	Sulfatierung Abs/cm		17,6	17,2	17,5	16,5
	Glykol %	0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1
	Wasser %	0,2	<0,1	0,1	<0,1	0,2
VISKOSITÄT	Viskosität bei 40°C cSt	112-152	86,4	92,6	90,3	84,8
	Flüchtig feuergefährlich %	6	3,7	4,2	4,7	5,7

REIFEN

Serienmäßig ist die Multistrada mit Pirelli ScorpionTrail II-Reifen ausgerüstet, die auf trockenen Straßen für großen Fahrspaß sorgen und bei geringer Bodenhaftung eine hervorragende Sicherheitsleistung bieten.



15.000 KM AUF DEM BUCKEL, ABER WIE AUS DEM EI GEPELTT

Bild oben: Diese Reifensets wurden nach 15.000, 26.000 und 41.000 gewechselt. Das vierte Set blieb auf dem Motorrad: Mit ihm sind wir die verbleibenden 9.000 km bis zur 50.000km-Marke gefahren.

1. und 2. Das Profil des Scorpion Trail II neu und nach 15.000 km: Abnutzungstendenzen an der Außenseite sind nicht zu übersehen, allerdings hatten wir zu keinem Zeitpunkt Probleme mit Haftung oder Stabilität, auch nicht bei dieser hohen Kilometerzahl. **3.** Die Reifenmontage erfolgte durch den Ducati Service. Der Preis eines Ducati-Reifensets beläuft sich auf 357 Euro (inklusive Montage auf die Felge).

ABRIEB UND LAUFLEISTUNG

LANGLEBIGE TESTGEWINNER

Kilometerleistung		Set 1 (15.000 km)		Set 2 (26.000 km)		Set 3 (41.000 km)		Set 4 (50.000 km)	
	Profiltiefe des neuen Reifens	Profiltiefe nach 15.000 km	Profilverlust (mm/km)	Profiltiefe nach 11.000 km	Profilverlust (mm/km)	Profiltiefe nach 15.000 km	Profilverlust (mm/km)	Profiltiefe nach 9.000 km	Profilverlust (mm/km)
Vorne	4,3 mm	2,8 mm	10.000 km	3,1 mm	9.166 km	2,8 mm	10.000 km	3,4 mm	10.000 km
Hinten	8,5 mm	1,3 mm	2.083 km	4,4 mm	2.682 km	2,8 mm	2.631 km	4,4 mm	2.195 km

Die Tabelle zeigt die Kilometerleistung der jeweiligen Reifensätze: zwei Sets liefen bis zur 15.000km-Marke, die anderen beiden nur bis 11.000 bzw. 9.000 km. Grund für den Unterschied in der Laufleistung war weniger die Abnutzung, sondern vielmehr der vorgezogene Wartungszeitpunkt (bei 26.000 km) und das Ende des Dauertests bei 50.000 km. Schließlich sind die Pirelli Scorpion Trail II-Reifen bei unserem Reifenvergleichstest für die Crossover-Kategorie als Testgewinner hervorgegangen. Die Testergebnisse wurden in Motociclismo 10-2018 veröffentlicht.

BREMSEN

Die hinteren Bremsbeläge waren ein bisschen „soft“. Schuld daran waren die „diebstahlsichere“ Bremsscheibe und zwei Kolben mit überstarker Dynamik. Aber dank der sehr leistungsfähigen Brembo-Bosch-Kombi war die Effektivität der kombinierten Bremsleistung immer sichergestellt.



ZU VIEL DRUCK AUF DER RECHTEN SEITE

1. Die hinteren Bremsbeläge wurden nach 20.000 km erneuert, während die vorderen erst bei Kilometer 26.000 ersetzt wurden. Der zweite Satz hinterer Bremsbeläge – mit etwa doppelt so viel Friktionsmaterial – schaffte es bis zum Ende der 50.000km-Tour. Diese Kilometerleistung ist absolut im Normbereich: In den bisherigen Dauertests war der Verschleiß deutlich höher, bei der BMW RT beispielsweise musste bereits nach 10.000 km gewechselt werden. 2. und 3. Bei unserer Multistrada mussten wir die rechte Scheibe vorn bei 21.500 km wechseln, denn der Nabenverbindungsflansch war nach einem Diebstahlversuch verbogen. Das Bremsscheibenschloss hatte aber seine Aufgabe erfüllt, und die Multistrada war gerettet. Der Leichtmetallflansch, auf der die Scheibe schwimmend lagert, war zwar nicht zerbrochen, war aber durch die gewaltsame Einwirkung erheblich beschädigt. 4. Zu erwähnen ist der höhere Verschleiß des äußeren Bremsbelags im Vergleich zum inneren im rechten Bremsattel vorn. Dieses Thema kristallisierte sich von Anfang an heraus und steht nicht in Zusammenhang mit dem Diebstahlversuch. Ursache sind vermutlich die Kolben auf der rechten Seite des radialen Bremsatzels. Lässt man den Bremshebel los, kehren sie nicht sofort in das Gehäuse zurück, sondern drücken weiterhin auf den Bremsbelag (wenn auch nur sehr leicht).

SEKUNDÄRTRIEB

Zwei Ketten sind bei unseren 50.000km-Dauertests durchaus üblich, allerdings hätten beide Ketten jeweils auch eine höhere Kilometerleistung erbringen können.



ZWEI FÜR DIE GESAMTE REISE

1. und 2. Nach 26.000 km haben wir den Achsantrieb ersetzt. Es war eine Vorsichtsmaßnahme angesichts der Ungewissheiten der langen Reise durch Europa. Ein Kettenwechsel (DID 525 HV3) war zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorgesehen, auch wenn zwei oder drei Glieder erste Verschleißerscheinungen zeigten. Hinsichtlich der Kettenspannung waren wir noch gut im grünen Bereich. 3. Der Zustand der Ritzel vorn und hinten war gut. Der zweite Achsantrieb (auch ein Original Ducati-Ersatzteil) lief 24.000 km bis zum Ende des Dauertests und war zu diesem Zeitpunkt immer noch in guter Verfassung. Die instrumentelle Messung der Kettenspannung ergab, dass die verbleibende Lebensdauer noch bei fast 80 Prozent lag. Als Ersatzteil kostet der Kettensatz inkl. zweier neuer Ritzel (vorn und hinten) 232 Euro.

ALTERSERSCH EINUNGEN



▲ Schrauben und andere Stahl- oder Leichtmetallkomponenten zeigten keine Spuren von Oxidierung. Karosserie, Motor und Rahmenlackierung waren in Topform mit Ausnahme des rechten Kurbelgehäuses im Bereich des Kupplungsdeckels, wo der Kontakt mit dem Stiefel zu Abrieb geführt hatte.

▼ Kleine Wermutstropfen zum Ende des Tests waren ein defektes Schloss und abgelöste Gummibeläge der Fußrasten.



VERBESSERUNGSPOTENZIAL

Der Motor dieses vielseitigen Motorrads der Marke Borgo Panigale hat uns unterwegs nicht im Stich gelassen und verblieb in gutem Zustand – so viel geht aus den vorangegangenen Seiten hervor. Aber trotzdem gab es in diesem ansonsten mehr als zufriedenstellenden Dauertest auch ein paar Kritikpunkte: Durch den Kontakt mit dem rechten Stiefel wurde die Lackierung des Kupplungsdeckels (1) rasch abgerieben. Die Gummibeläge der Fußrasten (2), die im Pressverfahren aufgebracht werden, lösten sich schon bald: Wir haben insgesamt vier verloren. Die Seitenkoffer aus Kunststoff sind einfach zu montieren und abzunehmen und absolut wasserdicht, allerdings löste sich gegen Ende des Tests das Schloss des linken Koffers (3). In der Stadt hat der Motor gegen Ende unseres Tests bei niedrigen Umdrehungen gelegentlich erste Ermüdungszeichen gezeigt: Durch geringfügige Kohlenstoffrückstände in der Peripherie der Drosselklappen in einem der Drosselklappengehäuse (4) konnte die Klappe nicht mehr vollständig schließen. Nachdem die Klappensteuerung stärker geöffnet wurde, traten keine weiteren Probleme auf.

MOTORRAD- UND KOMPONENTENVERSCHLEIß AUF DER ZIELGERADEN

	2.500 KM	15.000 KM	26.000 KM	41.000 KM	50.000 KM
Maximalleistung PS-U/min am Hinterrad	100,28 – 9.200	99,95 – 8.900	102,60 – 9.200	102,37 – 9.200	104,05 – 9.200
Maximales Drehmoment Nm-U/min am Rad	86,98 – 7.750	84,97 – 7.750	87,25 – 7.750	86,22 – 7.800	88,01 – 7.900
Abrieb Bremsbeläge (v. r., innen-außen)	0,3 mm – 0,7 mm	1,3 mm – 1,8 mm	1,5 mm – 1,9 mm	0,8 mm – 1,1 mm	1,7 mm – 2,4 mm
Abrieb Bremsbeläge (v. l. innen-außen)	0,4 mm – 0,4 mm	1,3 mm – 1,3 mm	1,6 mm – 1,8 mm	0,9 mm – 0,8 mm	2,1 mm – 1,8 mm
Abrieb Bremsbeläge hinten (innen-außen)	0,2 mm – 0,6 mm	1,7 mm – 2,0 mm	0,8 mm – 0,6 mm	0,3 mm – 0,7 mm	1,5 mm – 1,8 mm
Abrieb Bremsscheibe vorn (rechts – links)	0 mm – 0 mm	0,2 mm – 0,2 mm	0,2 mm – 0,2 mm	0,2 mm – 0,3 mm	0,2 mm – 0,3 mm
Abrieb Bremsscheibe hinten	0 mm	0,2 mm	0,2 mm	0,3 mm	0,4 mm
Nachfüllbedarf Motoröl	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Nachfüllbedarf Kühlflüssigkeit	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Nachfüllbedarf Bremsflüssigkeit	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Kettenjustierung	Nein	Ja, bei der 4. Einkerbung	Ja, bei der 4. Einkerbung	Ja, bei der 4. Einkerbung	Nein

GESAMTKOSTEN: 8.446 EURO - KOSTEN PRO KILOMETER: 0,17 EURO

Inspektionen: 1.457 Euro, davon 730 Euro Arbeitskosten (im Schnitt 63,40 Euro/Std.) und 727 Euro Materialkosten.

Kraftstoff: 4.053 Euro – durchschnittlicher Verbrauch 18,5km/l; insgesamt 2.702 l zum Literpreis von 1,50 Euro (geschätzter Durchschnittspreis in Italien).

Reifen: 1.072 Euro zum Ducati-Preis für drei Sets Pirelli Scorpion Tail II.

Ersatzteile: Bremsbeläge 360 Euro (ein Set vorn, zwei hinten), Achsantrieb-Set 295 Euro (einschl. 1 Arbeitsstunde), Bremsscheibe vorn rechts 268 Euro, Beläge für Fußrasten 14 Euro, Kühler mit Lüfter 927 Euro.



5



6



EIN LOCH ZU VIEL UND EIN REINES HERZ

5. Bei Kilometer 39.483 war der Kühler defekt. Ein Gegenstand, vermutlich ein Stein, wurde vom Vorderrad hochgeschleudert und durchlöcherte eine der Kühlerleitungen. Glücklicherweise war das Loch sehr klein und der Flüssigkeitsverlust entsprechend gering. Außerdem befanden wir uns unweit des nächsten geplanten Werkstattstopps, so dass die Ducati-Techniker den Kühler zeitnah ersetzen konnten. 6. Das herzförmige Auspuffsystem liegt hinter dem Motor und ist von außen kaum sichtbar. Der vordere Auspuffkrümmer hingegen ist den Elementen ausgesetzt und wies Oberflächenoxidierungen auf. Allerdings fielen diese geringer aus als bei den vorherigen Dauertests insbesondere der Honda Africa Twin, der Kawasaki Versys 650 und der Yamaha Tracer 900. Die Schalldämpferlackierung hat sich im Test ebenfalls bewährt.

DIE WARTUNGSSTOPPS IM ÜBERBLICK

1.000 KM



15.000 KM



26.000 KM



41.000 KM



SPITZENSERVICE

Alle Wartungsleistungen wurden vom unternehmens-eigenen Ducati-Service und seinen Mechanikern erbracht. Überwacht wurde das Ganze von den Mitarbeitern unseres Testzentrums und von Journalisten des Magazins Motociclismo. Diese Konstellation bot die Chance zu zeigen, dass „Made in Borgo Panigale“ bei Motorrädern für kontinuierliche Qualitäts-verbesserung steht. Die Ausweitung der Wartungsintervalle auf 15.000 km (jetzt verbunden mit einer 4-Jahresgarantie ohne Kilometerbegrenzung für die Multistrada-Familie) ist ein klares Zeichen, dass wir von der Zuverlässigkeit unseres Produktes überzeugt sind. Die Wartungskosten für die Multistrada beliefen sich auf 1.457 Euro (für 11,5 Arbeitsstunden, 13,6 Liter Schmiermittel, 4 Ölfilter, einen Luftfilter, zwei Zahnriemen, zwei Zündkerzen, 2,4 Liter Kühlmittel und 1,38 Liter Gabelöl.) Die teuerste Wartung war die nach 30.000 km (die wir aus logistischen Gründen auf 26.000 km vorzogen). Entsprechend wurde die Wartung bei 45.000 km ebenfalls vorverlegt (auf 41.000), um die 15.000km-Obergrenze einzuhalten, bei der Öl- und Ölfilter gewechselt, das Ventilspiel überprüft, der Kraftstofffilter gereinigt sowie Zahnriemen, Zündkerzen und Luftfilter ersetzt werden müssen.

