

Ducati Multistrada 1260 Enduro

Die Power Enduro aus dem Hause Ducati hat mit der 1260er den Zenit wieder etwas nach oben geschoben und aus diesem Grund auch wieder den Weg in unsere Testabteilung gefunden. Fahrfreude auf ganz hohem Niveau:



Die Ergonomie passt für mich mit meinen 194cm top.

Gegenüber der Vorgängerin bescheidet sich die Sitzhöhe um 10mm auf stattliche 860mm. Optional kann die Sitzhöhe um 2cm nach oben bzw. unten geordert werden.



Auch die Lenkerhöhe ist um 30mm reduziert. Mit einer 19" Vorderradfelge und einer 17" Felge an der Hinterachse kann sich die Ducati im Reifenportfolio der gängigen Großenduros bedienen.



Die Rückspiegel sind lenkerfest montiert und bieten durch die relative Nähe zum Fahrerkopf ein sehr ausreichendes Blickfeld. Die Speichenfelgen sind im Felgenhorn angebracht, so dass Schlauchlose Reifen montiert werden können und diese wiederum können zumindest bei einem Nagelschaden schnell und ohne Demontage geflickt werden. Serienmäßig wird die Multistrada 1260 mit den Scorpion Rally von Pirelli ausgestattet.

Bei einem fahrfertigen Gesamtgewicht von über 250kg ohne Koffer beträgt die Zuladung 231 kg.



Ausstattung

Ins Auge sticht der neue 5" TFT Bildschirm des Bordinstrumentes, der eine geniale, kontrastreiche Ablesbarkeit gewährleistet. Geschwindigkeit und Ganganzeige werden herausgehoben groß angezeigt. Die jeweilig erzielten 4stelligen Werte des Drehzahlbandes vergrößern sich automatisch, so dass zumindest im Groben auch das Drehzahlniveau leicht zu erkennen ist.



Die weiteren Anzeigen sei es zum Federungskomfort bzw. zu den angebotenen

Onlinemotor

Ducati Multistrada 1260 Enduro

Fahrmodi verändert man ja eher selten und auch die Informationen zur Strecke, Trip Restreichweite sind kleiner gehalten.



Motor

Der Ducati V2 mit 1.262 Kubik und 116kW/158PS gehört zur Powerriege der Großserienenduros. Auf den allerersten Metern habe ich schon den Wohlfühlbereich im Drehzahlband oberhalb von 3.000 Kurbelwellenumdrehungen gefühlt. Der Blick auf die Drehmomentkurve bestätigt dies nachdrücklich.



Antrieb

Oberhalb von 3.500min⁻¹ geht derart vehement die Post ab, dass dem Fahrer schon ein gewisses Maß an Verantwortungsbewusstsein attestiert werden müsste. Dazu das Balkendiagramm des Drehzahlmessers, welches zumindest optisch keinen roten Bereich mehr anzeigt. „Wahrsinn“ Fahrfreude und Dynamik pur.

Unterhalb dieser Freudenspenderdrehzahl könnte Ducati allerdings dem Großkolbenmotor noch ein wenig Feinschließ gönnen. Unter Last übertragen sich störende Vibrationen auf Fahrer und

ggf. Sozusagen die leicht an einen Vibro-Trainer aus dem Fitnessstudio erinnern. Diesen Vibrationen entgeht man durch regelmäßiges Runterschalten.



Lob gebührt der QuickShift Schaltbox. Die nahezu 130Nm Drehmoment verlangen auch der linken Unterarmmuskulatur einiges am Kupplungsgriff ab. Eine Wohltat einerseits und sauschnell gleichzeitig die präzise Arbeit der Kupplungsautomatik.

600 KM Reichweite habe ich nicht aus dem 30ltr. fassendem Tank der Multistrada Enduro herauspressen können, ich war aber dennoch trotz flotter Fahrweise nicht mehr weit davon entfernt.

Anmerkung

Beim Cruisen innerhalb der gesetzlichen Geschwindigkeitsbereichen im 6. Gang bei 100km/h und im 5. Gang bei 70km/h sind die störenden Vibrationen noch nicht beseitigt.

Fazit

Power Enduro

