

## Fahrbericht DUCATI Multistrada und TRIUMPH Rocket 3

...thank god, ich bin noch heile - 285 km / 70€ + 50€ Vollkasko und wieder viel gelernt beim Radl fahrn mit der Multistrada...

Aber der Reihe nach...

Also mein grundsätzlicher Eindruck nach diesem Tag war:

So ähnlich muß man sich fühlen, wenn man glücklich verheiratet ist und trotzdem auf einmal eine Geliebte hat - ich hab' da Null Erfahrung - ich bin "nur" glücklich verheiratet...  
Ich "schmeiß" mal einfach so ein paar natürlich subjektive Bemerkungen hin:

### Motor / Getriebe / Antriebsstrang:

Motor zieht ab 3000 1/min wie "die Sau"!

Bis 2500 1/min hackt er ziemlich auf der Kette rum.

Unten also richtig Drehmoment und oben richtig Leistung.

Zweizylinder-Genoddle, bissle schepprig, kein schöner Sound.

Dank drive by wire hervorragendes Lastwechselverhalten!

Schaltwege etwas lang - Schaltkräfte gering - Schaltpräzision nicht auf GTR-Niveau, aber OK.

Bei oberflächlichem Schalten immer mal wieder zwischen den Gängen gelandet.

Übersetzung in den einzelnen Gängen passt gut zum Motorrad ( 6.G. 4000 1/min - ca. 125km/h )

### Fahrwerk - 4 Fahr-Modi: Sport/Touring/Urban/Enduro

Alle 4 Modi am Lenker während der Fahrt einstellbar

Jeder Modus verändert Motoransprechverhalten, Motorleistung, ABS-Eingriff, Federung und Dämpfung an Gabel und Federbein spürbar

Touring für mich perfekt: sehr komfortables "Gleiten" auch auf Schlechtwegstrecke

Hohe Schräglagen und sehr dynamisches Umlegen auch bei Schlechtwegstrecke gefahrlos möglich

Dieses Fahrwerk (Öhlins Gabel und Federbein) ist für mich eine deutliche Klasse besser als das sehr gute BMW K 1300 GT-Fahrwerk mit ESA!

Vordere Bremse (Brembo) sensationell gut, Klasse Feeling und Dosierung, früher ABS-Eingriff im Touring-Modus

### Verarbeitung / Qualität

Höchstwertiges Fahrwerk

Sehr gute Verarbeitungsanmutung

Hochwertige Einzellösungen ( Einarmschwinge / Bremsen / Auspuffanlage / Bordcomputer usw. )

Und losgelöst von den trockenen "Einzelergüssen":

Du steigst zum ersten mal auf, legst mit dem üblichen Rumpler bei geringen

Kupplungskräften den ersten Gang ein, lässt die Kupplung kommen und sorry, Schepper - schepper - rumpel di bumpel, legt die Fuhre los - naja, das waren meine ersten Meter.

Ziemlich schnell spürst Du bei jeder Aktion das extrem geringe Gewicht in Verbindung mit einem Motor, der unten herum Drehmoment satt und oben herum Leistung im Überfluß zu bieten hat.

Nach der 10. Kurve (Nordschwarzwald) stellst Du fest: Du bist ziemlich dramatisch flotter unterwegs als mit der GTR - alles geht spielerisch vonstatten.

Du wirst immer frecher und die Duc zeigt Dir: Sie kann immer noch a bissle mehr wie Du...

An der Auffahrt zur Schwarzenbachtalsperre setzt zum ersten Mal der Hauptständer (elastisch) auf - nichts wackelt und Du knallst mit ordentlich Schmackes aus den Ecken raus - das Teil liegt immer und überall sensationell satt und vertrauenserweckend - also wirst Du noch frecher...!

Du bremst in Kurven hinein und Du bremst in Kurven und sie spielt mit, die Geliebte...

Du hörst Dich schreien vor Spaß und überlegst, wann Du zum letzten Mal derartige Dynamik-Highlights erlebt hast - also ich in dieser Ausprägung noch nie!

Naja, so geht das den ganzen Tag - ein echter Motorradtraum!

Ich beginne zu überlegen, ob ich nicht vielleicht...

Aber dann mit einem Zylinder mehr und eigentlich auch mit Kardan - tja, auch die Geliebten sind nicht makellos...

Abends geb' ich die Ducati ab und bin tief beeindruckt und leicht verunsichert - bis ich wieder auf die GTR steige und diesen unglaublich sanften weichen 4-Zylindermotorlauf höre und vor allem spüre, bis ich erschrecke, wie die GTR marschiert, wenn ich am Griff drehe wie bei der Duc und bis ich nach wenigen Kilometern begreife:

Meine Frau ist mir deutlich lieber wie die Geliebte, aber glücklich hat die mich heute trotzdem gemacht, und wie!

Und da ich ja ein anständiger Bursche bin, hab' ich meiner echten Frau natürlich erzählt, daß ich morgen nochmal einen Seitensprung riskiere:

Triumph Rocket 3 heißt die Dame und ich freu' mich schon riesig auf die dicke Dame...!

Liebe Grüße damit an Euch alle,

Christoph

PS: Marc, in Deinem Fall würde ich ganz klar sagen: Probefahren-einen Vogel kriegen-bestellen-glücklich werden!

Nach Ducati Multistrada hier also "Fremdgehen", zweiter Teil:

Nach der "Geliebten" in Form der Multistrada gestern heute quasi noch eine Steigerung und zwar nicht nur hubraumseitig fast das Doppelte, sondern zusätzlich auch noch eine Jungfrau (!).

Als ich beim Händler auf der schwäbischen Alb zur Übernahme der Rocket 3 heute um 9 Uhr aufgeschlagen bin, hat mich eine süße kleine, nee eher riesengroße, aber wunderschöne und nagelneue ( 35km ) rabenschwarze Triumph-Jungfrau angeblinzelt - Da war ich gleich mal hin und weg - OK und dann haben wir uns heute eben zusammen vergnügt:

Sie hat echt alles zu bieten, was ein Kerle sich so vorstellt von einer knackigen

Dame, klar Riesendame - gut, Monsterdame - egal, ich war trotzdem gleich ziemlich verliebt.

Ganz brav und viel einfacher als vorgestellt sind wir aus der Händlerausfahrt rausgeschippert.

Sie nimmt ganz sanft und brav das Gas an, läßt sich trotz Bowdenzug mit akzeptabler Handkraft kuppeln und mit erstaunlich geringen Schaltkräften bei angemessenen Wegen schalten.

Irgendwie alles easy, wir sind aber auch erst ein paar hundert Meter unterwegs, au weia, da vorn muß ich extrem scharf am Berg rechts abbiegen - geht aber auch fast von selbst.

Ziemlich schnell habe ich großes Vertrauen in die süße Miss Molly und ich hab' das Gefühl, sie mag mich auch schon.

Von Eningen unter Achalm geht's dann gleich mal einen feinen kleinen Schwäbisch-Alb-Pass hoch in Richtung St.Johann und das Mädchen spielt klasse mit:

Bei 1000 1/min ein kleiner Schüttler unter Last und dann geht aber die Post ab und sie drückt die Newtonmeters auf die 240er Walze, daß mir fast die "Spucke wegbleibt" -

obwohl, 2300ccm haben eben auch mit 360kg kein echtes Problem...

Bis auf die echten Haarnadelkurven, wo Madames Rasten relativ früh die Straße küssen, läßt sich die Rocket durchaus zügig und auch mit jeder Menge Spaß in die Ecken reinschmeißen - das Fahrwerk ist komfortabel und fahrstabil zugleich.

Beim Bremsen in die vielen Albecken rein wird schnell klar, daß hier kein "leichtes Mädchen" bewegt wird - mit etwas mehr Handkraft als die GTR das verlangt ist aber auch dieser herrliche Eisenhaufen, inzwischen mit ABS, durchaus heftig zu verlangsamem...

Die Sitzposition ist im übrigen sehr befremdlich - in den ersten 20 Minuten.

Chopperähnlich zwingt sie Dich, mit ausgestreckten Armen Platz zu nehmen und die Haxen gefühlt irgendwo in Höhe des Bauchnabels auf die Rasten zu stellen. Aber komisch, nach einer halben Stunde ist alles, als wäre es schon immer so und noch seltsamer, selbst in dieser Liegestuhlposition kann man es krachen lassen - wenn man will.

Will man aber gar nicht so oft.

Auf der Alb gibt's einerseits herrliche Kracherstraßen, mindestens aber genauso viel kleine nette, landschaftlich traumhaft schöne Strecken wie zum Beispiel das Lautertal:

Die Lady schippert Dich da durch mit 1200 1/min im vierten, manchmal auch im fünften Gang und Du kannst gar nicht begreifen, weshalb das Langsamfahren so funny ist!

Nach intensiver persönlicher Analyse während der Langsamfahretappen wurde mir dann aber klar:

Was für eine betörende Mischung aus sanft cremiger Leistungsabgabe bei weichem,

rundem Grollen ohne irgenwelche Aggressivität im Bereich zwischen 1200 und 2500 1/min - Ich pack' es nicht, ich hör' mich immer wieder jubeln vor Spaß!  
Schade, ab 3000 1/min macht's dem Mädchen aber nicht mehr den ultimativen Spaß - sie kann's zwar, und sie dreht auch willig immer weiter und schiebt dabei mächtig an, aber sie zeigt Dir akustisch, daß sie das nur für Dich macht - gut, und mir gefällt sowieso diese unglaubliche Drehmontwege aus der Leerlaufdrehzahl heraus viel besser...!

So schwingen wir gemeinsam den ganzen Tag bis runter in's Donautal und drehen erst beim Kloster Beuron wieder um.

Am Lochenpass gab's noch a bissle Gewichtserleichterung der Fußrasten und um fünf Uhr mußte ich mein Mädchen wieder zurückbringen. Klar, Jungfrau war sie jetzt keine mehr, aber ich hab's genau gesehen, als ich gegangen bin:  
Zuerst hat sie mir noch zugeblinzelt und dann hat sie eine Träne verdrückt - ich auch...

Mein eigenes GTR-Mädchen stand natürlich den ganzen Tag zwischen den englischen Ladies auf dem Hof, hat sich aber, glaub' ich, gut mit ihnen verstanden!  
A bissle beleidigt war sie dann schon, als ich abends zurückgekommen bin mit der Jungfrau, aber sie ist ne Gute, die GTR, und wir haben uns dann doch gleich wieder gut verstanden - das heißt, nach ungefähr eben wieder 20 Minuten:  
So lange hat's gedauert, bis mir nach dem Rocket-Mädchen-Tag die GTR-"Grand Prix-Fahrposition" mit den "extrem" angewinkelten Knieen und dem "schmalen, tiefen" Lenker, der Motor mit dem turbinenartig sanften Lauf und die unglaublich lockere Leistungsabgabe wieder in Fleisch und Blut übergegangen sind.

Auf der einstündigen Fahrt nach Hause ist mir dann klar geworden, was ich sehr gehofft hatte:

Mein GTR-Schätzle ist in der Summe seiner Eigenschaften unschlagbar - sowohl die Ducati Multistrada als auch die Triumph Rocket 3 können das eine oder das andere besser, nach meiner persönlichen Punktwertung, nach meinen Kriterien, und nach meinen Prioritäten haben beide aber keine Chance gegen das Kawa-Mädchen.  
So konnte ich mich also beruhigt hinsetzen und nach dem Grillabend mit meiner geliebten echten Frau den vielleicht etwas zu emotionalen Bericht über die Triumph-Jungfrau zum Besten geben...

Liebe Grüße, Christoph