

Vergleichstest, BMW R1300 GS, Ducati 1200 Multistrada V4S

© by Konrad Schmidt-Sibeth 2024

Vorwort:

Ich habe die beiden Motorräder getrennt voneinander gefahren, aber die Bedingungen und Temperaturen waren etwa gleich. Einmal im Herbst und jetzt im Frühjahr. Die Ducati MS V4S kam dabei als Wettbewerberin der GS in Frage und es fließen auch noch Beobachtungen von der R1250 GSA mit in die Betrachtung ein, die bei den Tests mit dabei war.

Teststrecke:

Auf einem 120 km Rundkurs im Oberbayerischen rund um Wolfratshausen, bei dem Stadtverkehr, Autobahn, Ortsdurchfahrten, gute, schnelle Landstraße und sehr kurvigen bucklige Landstraße dabei waren, habe ich beide Reiseenduros ausgiebig getestet.

Dabei habe ich Fahrbarkeit, Motor und Fahrwerk intensiv getestet und den Verbrauch gemessen. Um gleiche Bedingungen herzustellen, waren die Fahrwerke jeweils in drei verschiedenen Einstellungen justiert, um eine große Bandbreite abzudecken. Dabei wurden die elektronischen Fahrwerke einmal manuell auf max. Komfort, einmal auf mittlere Automatik und einmal auf max. Härte eingestellt. Die Einstellungen wurden jeweils an den gleichen Stellen vorgenommen, so dass eine gute Vergleichbarkeit möglich ist. Ich bin mit den Motorrädern nicht lediglich diesen Rundkurs gefahren, sondern mindestens rund 500 km, auf denen ich mir ein gutes Urteil bilden konnte.

Zu den technischen Bedingungen:

Wie schon bei meinen anderen Tests habe ich mir folgende Grenzen gesetzt: im Ort max. 60 km/h, auf der Landstraße max. 145 km/h und auf der Autobahn max. 160 km/h. Ausnahme davon war auf der Autobahn jeweils ein kurzes Stück, auf dem im Sitzen von 100 bis 220 km/h beschleunigt wurde, um die Stabilität und die Aerodynamik zu testen.

Als Reifen hatte die Duc Pirelli Scorpion Trail II aufgezogen, die BMW R1300 GS Metzler Tourance Next II. Beide Reifen sind sich im Verhalten sehr ähnlich und deshalb sehr gut vergleichbar. Die Reifendrucke waren zur besseren Vergleichbarkeit auf vorne 2,5 und hinten 2,9 kalt eingestellt. Die Lufttemperatur betrug etwa zwischen etwa 11 und 19°C bei den Tests, es war trocken mit teilweise nassen Stellen. Die Tanks wurden vor Antritt der Fahrt randvoll gemacht und am Schluss wieder genauso gefüllt, um den Verbrauch zu errechnen.

Beginnen wir also gleich mit dem Thema FAHRWERK/FAHRKOMFORT und dem Ranking dazu:

Patz 1: BMW

Platz 2: Ducati

Die BMW schlägt die Ducati hier knapp durch ihre größere Sportlichkeit im Fahrverhalten, während die Ducati Vorteile beim Fahrkomfort in der mittleren Einstellung bietet, die man bei ihr klar bevorzugt. Folgendes zeigt sich aber klar: War die Ducati noch im Verhältnis zur R1250 GS das sportlichere Bike und fast so etwas wie eine übergroße Supermoto, so hat sich das Verhältnis jetzt tatsächlich mit der R1300 GS umgekehrt. Diese fährt sich, als würde sie 30 Kilo weniger wiegen als die Multi, besonders, wenn man die sportlich härtere Einstellung fährt. Sehr handlich und genauso wie die V4S sehr kurvenstabil. Die Ducati braucht einen wesentlich deutlicheren Lenkimpuls und verhärtet in Wechselkurven deutlich stärker als die

BMW. Fast ist es so, als hätte die BMW nur ein 17“ Vorderrad. Bringt man die Maschinen bei sehr sportlicher Fahrweise unter hohe Last, dann müssen sie in der manuell gewählten weichen Einstellung Tribut zollen und zeigen ein ganz leichtes Rühren und Nachwippen auf Bodenwellen. Auch hier ein leichter Vorteil für die BMW, die Lenkbefehle besser umsetzt. Die Ducati ist – ohne komfortabler zu sein – in dieser Einstellung zu weich und wird dadurch weniger präzise und weniger stabil. Aber, schon die mittlere Automatik Einstellung sorgt hier bei beiden wieder für Ruhe. Insgesamt ergibt sich bei beiden Fahrwerken ein unterschiedliches Bild und unterschiedliche Präferenzen. Bei der Ducati fühlt sich die mittlere Automatik Einstellung am besten an, weil das Bike dann gut und präzise lenkt und einen ansprechenden Fahrkomfort zeigt, der besser ist als bei der BMW in diesem Modus und erst recht im sportlichen Modus. Die BMW dagegen fährt man am liebsten in der härtesten Einstellung und verzichtet freiwillig auf ein wenig mehr komfortableres Abrollen. Denn der Fahrspaß ist in dieser Einstellung am höchsten, weil die GS so wie auf Schienen fährt und trotzdem sehr handlich und lenkaktiv ist. Da kommt die Ducati nicht ran, auch nicht in der sportlichsten Einstellung, die dann zu hart und unkomfortabel ist, ohne solche Vorteile wie bei der BMW zu bringen. Bodendenwellen, Brüche und selbst fiese Schlaglöcher werden von den Elementen der BMW trotz der harten Einstellung immer noch gut weggefiltert und bei hohem Tempos sogar noch besser. Nur bei Langsamfahrt und kurzen Stößen wirkt die BMW dann ein wenig spröde. Aber das nimmt man tatsächlich gerne in Kauf, wenn man mit dem Motorrad auch sportlicher fahren möchte. Wer mehr Komfort braucht, der ist im automatischen „Road“ Modus am besten aufgehoben, der nur einen Hauch weniger komfortabel ist als die Automatik der Ducati. Wenn man also den Focus nicht auf maximalen Fahrkomfort legt, dann ist die BMW der Ducati klar überlegen.

Machen wir weiter mit der Sitzposition und Sitzbank.

Platz 2: BMW

Platz 1: Ducati

In dieser Wertung gibt es nahezu ein Patt zwischen beiden Maschinen. Die BMW bietet eine etwas sportlichere Sitzposition mit mehr Gefühl fürs Vorderrad. Dafür hat die Multistrada eine auf langen Etappen bessere Sitzbank. BMW bekommt hier das richtige Verhältnis zwischen straff und komfortabel nicht so gut hin, wie Ducati. Der Kniewinkel ist bei beiden Maschinen angenehm, die Haftung auf den Fußrasten ist gut. Der Sozius sitzt auf der Multi einen Tick komfortabler. Der bessere Sitzkomfort entscheidet hier für die Ducati. Mit der BMW muss man mehr Pausen machen.

Nächste Kategorie: Motor/Getriebe

Und wieder das Ranking:

1. Platz: BMW

2. Platz: Ducati

Diese Wertung kann die BMW knapper als erwartet für sich entscheiden. Garant für den Sieg ist der neue 1300er Shift-Cam Boxer, der im Moment vielleicht der beste Motorradmotor für den Alltagsbetrieb der Welt ist. Zwischen 1500 und 8000 Touren ist gegen diesen Bullen kein Kraut gewachsen. Ruckfrei, mächtig, vibrationsarm und sparsam genießt man mit dem Boxer einen maximalen Antriebsluxus. Gerade der Durchzug bei niedrigen Drehzahlen ist wirklich hervorragend und man kann dadurch wesentlich schaltärmer fahren als mit dem Ducati Triebting, der – für sich betrachtet –

auch ein angenehmer Motor ist. Sein Weniger an Druck und Drehmoment im normalen Drehzahlbereich versucht Ducati mit einer kurzen Übersetzung auszugleichen. Aber das kann nicht drüber hinwegtäuschen, dass der V4 eher ein Rennpferd als ein Arbeitspferd ist und erst ab 8000 Touren so richtig aufwacht und seine 165 PS entfaltet. Ohne zu wissen, welcher der Motor mehr Spitzenleistung hat, würde man sofort auf den Boxer tippen, da der seit neuestem auch oben herum sehr willig ausdreht. Aus den Kurven heraus distanziert die BMW die Ducati jedenfalls deutlich und bei beiden Motorrädern arbeitet die TC sehr feinfühlig.

Geht es rein um die maximale Beschleunigung, dann hat die Ducati sogar leichte Vorteile wegen ihrer ca. 15 PS Mehrleistung. Aber welcher Fahrer fährt schon eine Reiseenduro von 0-200 auf Zeit?

Die Schattenseite der Auslegung von Ducati ist der hohe Verbrauch der V4S, der mit 7,6 Litern auf der sportlich gefahrenen Testrunde in meinen Augen viel zu hoch lag. Die BMW hat sich dagegen mit lediglich 6,0 Litern begnügt und war dabei keinen Deut langsamer! Wenn man es weniger sportlich angehen lässt und etwas StVO freundlicher fährt, kann man bei der BMW sogar die 4 vor dem Komma stehen haben, während bei der Ducati 6,5 Liter das Minimum sind.

Warum gewinnt dann die BMW trotz solcher motorischer Überlegenheit nur knapp? Es liegt am Getriebe und am Schaltassistenten. Obwohl auch die Ducati für sich betrachtet kein optimales Getriebe besitzt, kann sie die GS hier klar distanzieren. Die Kraft am Schalthebel ist nicht gering, aber in Ordnung und die Gänge rasten auf relativ kurzen und mechanisch präzisen Wegen ein. Empfindliche Naturen werden wohl nur das typisch für Ducati etwas gummiartige Gefühl beim Durchdrücken des Hebels monieren. Die Schaltpausen und das Zwischengas beim Blippen sind aber okay und es entstehen keine unangenehmen Schaltrucke. Verschalten kann man sich nicht.

Ganz anders ist da das Getriebe und der Schaltassistent der BMW. Der Assistent ist eine Diva, die von Fall zu Fall anders reagiert. Im Grunde sind die Kraft und der Weg am Hebel in Ordnung, aber die mechanische Präzision lässt vollkommen zu wünschen übrig. Auf keinen Fall sollte man beim Hochschalten den Fuß schon direkt am Hebel haben. Denn dann kann es immer wieder (und vor allem wenn man zu sanft schaltet) dazu kommen, dass kein Gang reingeht und trotzdem der Schub weggenommen wird. Wenn man nicht energisch genug am Hebel drückt, entsteht – wenn der Gang reingeht – eine zu lange Schaltpause und damit ein unangenehmer Ruck beim Schalten durch die ganze Maschine. Das ist vor allem bei hoher Last und ab etwa 4000 Touren ein Thema. Mit wenig Last und bei niedrigen Touren schaltet der Schaltassistent Pro dagegen sanft und nahezu ruckfrei, auch wenn man nur sanft schaltet. Man sollte also mit dem Fuß immer von ganz unten konsequent und schnell nach ganz oben drücken. Dann ist die Schaltqualität besser und auch die Schaltpausen sind nicht unangenehm lang. Narrensicher ist das Getriebe damit leider nicht. Man kann sich ordentlich verschalten und das kann durchaus gefährlich sein, wenn es beim Überholen passiert.

Und auch das Blippen macht bei der BMW Probleme, wenn man nicht konsequent auf den Hebel tritt. Dann werden die Schaltpausen zu lang, das Zwischengas zu stark und die Maschine bäumt sich dann jedes Mal auf, was besonders beim Anbremsen von engen Kehren Unruhe in die Linie bringt.

Macht man also bei der BMW alles akkurat richtig, dann ist die Schaltqualität zumindest in Ordnung. Aber es gibt leider eine Menge Sachen, die man – anders als bei der Ducati – falsch machen kann. Und dann ist die Schaltqualität beim Teufel. Ich würde BMW hier noch zu Feintuning raten!

Nächste Kategorie: Bedienung/Cockpit

Und gleich das Ranking:

1. Platz: BMW

2. Platz: Ducati

Die Ducati ist bei der Bedienung und beim Cockpit nur Durchschnitt. Das Cockpit selbst ist von der Grafik und auch Ablesbarkeit her noch relativ in Ordnung. Aber warum macht Ducati die Schalter am linken Lenkerende so kompliziert und wenig benutzerfreundlich? Während der Fahrt kann man das Bike ohne lange Gewöhnung einfach nicht intuitiv bedienen, gerade wenn man mal eine Einstellung ändern will. Und davon gibt es sehr viele. Hier MUSS Ducati einfach nachbessern. Dafür regelt aber zumindest die ACC gut und der Totwinkelassistent meldet zuverlässig.

Nr. 1 ist aber hier - trotz ebenfalls großer Komplexität - BMW. Hier klappt alles nach kurzer Zeit intuitiv, die Menüs sind sehr klar, die Steuerung über Drehrad und Tasten ist einfach, die Einführung der neuen Einstellwippe ist sinnvoll. Einzig die Einstellung des Fahrwerk an DREI verschiedenen Stellen scheint nicht so gelungen. Hier wäre es wesentlich besser, wenn man alle Einstellungen in nur EINEM Menüpunkt erledigen könnte, auch wenn die Logik im Prinzip in Ordnung ist.

Die schwarze Anzeige ist sehr angenehm und perfekt ablesbar. Viel besser als bei der Ducati. In der Sporteinstellung hat man sogar einen zentralen halbrunden Drehzahlmesser und eine Anzeige für die Bremsperformance, die TC und die Schräglage auf beiden Seiten. Das ist top für sportliche Fahrer! Dabei wird jeweils der höchste erreichte Wert angezeigt und gespeichert. Besser kann man es kaum machen. An den Armaturen gibt einem nichts Rätsel auf. Man muss sich lediglich an die neue ShortCut Taste gewöhnen, was aber schnell der Fall ist. Die ACC regelt extrem fein und sauber.

Nächste Kategorie: Fahrspaß

Hier das Ranking:

Platz 1: BMW

Platz 2: Ducati

Beginnen wir mit der Ducati. Sie hat ein sehr gutes Fahrwerk, einen starken Motor, man sitzt gut und das Motorrad fährt sich sportlich. Warum bietet sie dann weniger Fahrspaß als die BMW? Das hat mehrere Gründe. Zunächst einmal ist die Ducati (vom Klang bei hohen Drehzahlen abgesehen) ziemlich unspektakulär zu fahren, fast ein wenig langweilig. Sie ist schnell, stabil, aber unaufgeregt, nicht allzu aktiv. Und vermittelt – abgesehen von der Optik - wenig Emotion. Aber der Motor müsste doch reinhauen? Nein. Tut er im normalen Drehzahlbereich eben **subjektiv** und erst recht im Vergleich zur bulligen BMW nicht. Was ab 8.000 Touren kommt, das ist dann sportlich und aller Ehren wert, aber wer fährt eine Reiseenduro schon so? Nur jemand, der eine Enduro kaufen musste, weil Bandscheiben und Handgelenke keinen Supersportler mehr zulassen. Richtiger Fahrspaß kommt bei der Multi also erst bei hohen Drehzahlen auf und dann fängt sie an zu saufen. Wenn einen das nicht stört, dann kann man mit der Ducati sehr kurzweilig, sehr sportlich und dann auch außerhalb der StVO unterwegs sein. Dann macht sie auch Spaß.

Die BMW dagegen macht IMMER Spaß, weil ihr Motor ein Quell der Freude ist und das exzellente Fahrwerk ein kongenialer Partner dazu ist. Außer vielleicht älteren GS Modellen, vermittelt kein Motorrad auf dem Markt ein so großes Vertrauen, ein so großes Sicherheitsgefühl wie die neue GS und das zieht einem immer wieder die Mundwinkel auseinander! The unbearable easiness of being. Die BMW ist das

Multitool zum Spaß haben bei jedem Tempo. Das bringt ihr beim Fahrspaß auf Grund der größeren Bandbreite den Sieg ein.

Nächster Punkt: Bremsen

Und hier das Ranking:

2. Platz: BMW

1. Platz: Ducati

Bei den Bremsen gewinnt die Ducati relativ klar vor der BMW, deren Anlage nicht das liefert, was von BMW unter dem Titel „Sportbremse“ vollmundig versprochen wird.

Zurück zur Ducati. Deren Bremse spricht nach einem adäquaten Leerweg sanft aber bestimmt an. Legt man mehr Kraft an, dann greift die Anlage schön linear stärker zu und überfordert dabei niemanden. Der Initialbiss ist also nicht giftig aber spürbar und die Handkraft vergleichsweise zur BMW niedriger. Der Druckpunkt ist ein wenig wattig, aber die Dosierung der Anlage geht trotzdem in Ordnung. Das ABS spricht auf trockener Straße wirklich nur dann an, wenn man voll und ohne Rücksicht reingreift. Es regelt fein und verlängert dadurch den Bremsweg so gut wie gar nicht. Bei der BMW gibt es dagegen Raum für echte Kritik. Das fängt schon damit an, dass man die BMW wesentlich länger und schärfer einbremsen muss als die Ducati. Diese war bei der Testfahrt noch nahezu ladenneu mit nur 500 km auf der Uhr und verzögerte trotzdem absolut annehmbar.

Die BMW dagegen ist erst einmal so stumpf, dass man erschrickt, wenn man zu ersten Mal bremsen muss und sich so gut wie nichts tut. Die am Hebel erforderliche Kraft ist immens und für zarte Frauenhände in meinen Augen viel zu hoch. Auch ein sehr bewusstes Einbremsen wie normalerweise gewohnt und um zu verhindern, dass die Beläge verglasen, brachte keine Verbesserung. Erst nachdem mindestens 30 Vollbremsungen von über 100 bis etwa 20 km/h gemacht wurden, verbesserte sich die Bremsleistung der BMW. Und erst nach etwa 50 Vollbremsungen zeigt die Anlage jetzt ein vergleichsweise „normales“ Bremsverhalten, das aber immer noch schlechter ist als das der Ducati. Schlechter deshalb, weil der sog. GS „Sportbremse“ vollkommen der Initialbiss beim Anlegen der Beläge fehlt, so wie man es von anderen BMW Modellen z.B. der S1000 XR aber auch der alten R1250 GS mit Hayes Bremsen gewohnt war.

Es ist immer noch eine erhöhte Kraft am Hebel erforderlich um wirklich stark zu bremsen und darunter leidet auch etwas die Bremsdosierung im Falle einer Notbremsung. Mit dieser stumpfen Charakteristik ist man dazu geneigt, im Zweifelsfall stark reinzugreifen und dann kommt man sehr schnell und selbst auf trockener Straße in den Regelbereich des ABS, der den Bremsweg eher verlängert als verkürzt.

Die sog. Sportbremse ist eine komplette Enttäuschung und – nicht eingebremst – sogar ein Sicherheitsrisiko. Zudem hat BMW mit Brembo auch noch eine vordere Bremszange entwickelt, die einen vollkommen neuen und nicht handelsüblichen Bremsbelagtyp einsetzt, dessen Grundplatte recht komplex ist und keinem handelsüblichen Bremsbelag entspricht. Man kann also noch nicht einmal die Wirkung der Anlage durch den Einsatz von Aftermarket Bremsbelägen mit einer besseren Mischung verändern und muss erst warten, bis der Aftermarket peut diesen Sonderbelagtyp nachproduziert und einführt. Das ist von BMW und Brembo wirklich extrem kundenunfreundlich!

Und hier meine Wertung in der Kategorie Design/Verarbeitung:

Hier ist das Ranking:

1. Platz: BMW

2. Platz: Ducati

Die Designwertung ist natürlich eine extrem subjektive Sache und deshalb nicht ganz so ernst gemeint, wie der Rest des Tests.

Aber zum ersten Mal gelingt es hier BMW, beim Styling eines Modells Ducati den ersten Rang abzulaufen!

Das Design der neuen GS wirkt sehr frisch, modern, clean und sportlich. Die Maschine sieht um Klassen leichtfüßiger aus als ihre Vorgängerin, die ein teutonischer Vorschlaghammer war. Das Design ist von großer Harmonie ohne unnötige Brüche in den Linien oder optische Unordnung. Die Maschine wirkt, auch im Vergleich zur Ducati, viel flacher und weniger wuchtig. Die Stufe zwischen Fahrer und Beifahrersitz fällt nicht so deutlich aus und glättet so, selbst mit den Komfortsitzbänken, die Linie. Bei der Ducati fallen vor allem die riesigen seitlichen Kiemen und die gebrochene „Boxernase“ auf und wirken brachial und weniger harmonisch als bei der BMW. Insgesamt wirkt die Ducati weniger wie eine Reiseenduro als wie ein Cross-Over Bike à la BMW S1000 XR.

Bei der Verarbeitung nehmen sich beide Motorräder nicht viel. Bei der BMW sei vielleicht noch negativ anzumerken, dass die Lenkerarmaturen nachts nicht beleuchtet sind. Aber ansonsten sind beide Motorräder blitzsauber verarbeitet und lassen kaum Wünsche übrig.

Hier ist noch die Preis-/Leistungswertung der beiden Bikes:

Folgendes Ranking:

1. Platz: BMW

2. Platz: Ducati

Klarer Sieger in dieser Kategorie ist die BMW, die hier in Volllausstattung inklusive aller Pakete für rund 27.000 € antrat, während die Ducati mit gleicher Ausstattung satte 32.500 € kostet, ohne dafür irgendeinen Mehrwert außer den 15 PS zu bieten. Die Preispolitik von Ducati kann ich nicht nachvollziehen, sie ist schlicht unverschämt. Zudem ist die Ducati ja auch durch ihren horrenden Verbrauch und teurere Versicherung im Unterhalt erheblich teurer als die BMW.

Auch die Preise von BMW sind sicher nicht ohne. Aber die dafür gebotene Leistung ist hervorragend und macht die BMW wieder zum besten Motorrad in diesem Markt.

Kommen wir nun aber zum Fazit meines Tests:

Obwohl die BMW am Ende gleich zwei ECHTE Achillesfersen aufweist, die Schaltung und die Bremse, gewinnt sie den Vergleichstest doch recht deutlich vor der extrem teuren Ducati. Der Motor, das Fahrwerk und auch das bessere P/L Verhältnis sorgen für den klaren Sieg, auch wenn tatsächlich noch Raum für Verbesserung offenbleibt. Die Ducati ist - für sich betrachtet - immer noch ein sehr gutes Motorrad, mit dem gerade sehr sportliche Fahrer viel Spaß haben können. Aber sie ist in meinen Augen keine Reiseenduro. Ducatis Abkehr vom Vauzwo ist hier der Fehler im System und der 1260er V2 passte viel besser in dieses Konzept, als der drehwillige V4 Motor mit seinen ungezügelten Trinksitten.

Und hier meine – natürlich vollkommen subjektive - Gesamt-Wertung:

Hier ist das Ranking:

1. Platz: R1300 GS Pure

2. Platz: Ducati 1200 V4 S Grand Tour

Bis auf drei Kategorien gewinnt die BMW alle Wertungen, kostet über 5.000 € weniger bei gleicher Ausstattung und kann sich beim Fahrspaß und im Kostenkapitel sogar sehr deutlich von der Multistrada absetzen. Unter dem Strich ist damit auch die neue GS wieder die unbestrittene Königin unter den Reiseenduros. Sie hat besonders beim Fahrspaß und bei der Sportlichkeit einen sehr großen Schritt in die richtige Richtung gemacht und sich damit gegenüber der alten R1250 GS sogar stark verbessert, ohne aber deren Tugenden außer Acht zu lassen. Die leichten Abstriche beim Fahrkomfort kann man da sehr leicht verschmerzen, da man ja zudem im Fall der Fälle das elektronische Fahrwerk auch auf weich einstellen kann und dann sogar noch komfortabler unterwegs sein kann, als die schon sehr gute Ducati.

Aus sportlicher Sicht bietet die BMW beim Fahrwerk sogar mehr als die Ducati, die hier bisher führend war. Und dass der Boxermotor oben heraus weniger feurig ist und weniger Leistung bietet, dass verzeiht man ihm sehr gerne dafür, dass er im normalen Alltagsdrehzahlbereich mit fetten Pfunden zu wuchern weiß und den Ducati Motor an die Wand spielt.

Nachbemerkungen:

Natürlich könnte man mir jetzt vorwerfen, dass ich den Test mit einer BMW Brille geschrieben habe, weil ich die BMW ja auch gekauft habe. Dem muss ich widersprechen. Denn meine Kaufentscheidung ist erst NACH dem Test der beiden Motorräder gefallen und ich war von vornherein ergebnisoffen. Auch die Ducati hat mir von jeher gut gefallen und ich hatte auch die früheren Multistrada Modelle immer schon mal probegefahren. Hätte die BMW nicht so hervorragend abgeschnitten, dann hätte es auch die Ducati werden können, weil ich mich nach der BMW M1000 R dazu entschieden habe, ein wesentlich soziatauglicheres aber trotzdem sportliches Motorrad zu kaufen. Und gerade bei der Soziatauglichkeit ist die Ducati das beste Angebot im Markt.

So, und nun zuallerletzt noch so etwas wie eine Kaufempfehlung für die einzelnen Bikes:

1. Ducati 1200 Multistrada V4S Grand Tour

Die Ducati ist etwas für Individualisten, für die Geld keine große Rolle spielt und die vor allem ein ästhetisch ansprechendes Motorrad fahren möchten, mit dem man auffällt und das nicht an jeder Straßenecke steht! Sie ist ein Motorrad für die lange Tour mit der Sozia/dem Sozios genauso wie für die schnelle Runde auf der Hausstrecke. Denn dort kommen ihre Qualitäten - vor allem die des Motors - überhaupt erst zur Geltung. Dieses Triebwerk ist es auch, das die Ducati am Ende ein wenig nicht Fisch und nicht Fleisch sein lässt. Im Grunde täte Ducati gut daran, die Multistrada mit diesem Motor nur in der Pikes Peak oder RS Version mit 17" Vorderrad antreten zu lassen und sie damit gegen die BMW S/M1000 XR zu stellen. Der Multistrada als Enduro mit 19" Vorderrad würde wesentlich besser ein großer V2 zu Gesicht stehen, der vielleicht etwas weniger Leistung hätte, aber dafür gute Durchzugsqualitäten bieten würde und mit der richtigen Übersetzung nicht so einen hohen Spritverbrauch hätte.



2. BMW R1300 GS Pure

Die ungekrönte Königin der Reiseenduros. Sie ist das derzeit BESTE Bike dieser Klasse. Kein anderes Motorrad bietet ein so hohes Maß an Perfektion wie die BMW. Mit der BMW kann wirklich fast jeder Fahrertyp sehr gut klarkommen. Man kann sie ohne Einschränkungen selbst Fahrern empfehlen, die es hin und wieder mal so richtig krachen lassen wollen. Genauso gut kann man aber mit der BMW auch Gänseblümchen pflücken gehen und der Hektik des Alltags goodbye sagen.

Sie bringt mehr dauerhaften Fahrspaß und schont vor allem stärker die Gräten als sportlichere Motorräder, wenn man sie richtig und individuell einstellt.

Gerade auch im Alltag ist sie Weltmeisterin und hat zudem einen sehr großen Einsatzbereich der auch gelegentliche Geländeabschnitte nicht ausschließt. Selbst kleinere Fahrer*innen müssen die BMW nicht mehr fürchten, weil sie die sehr praktische Standabsenkung als Extra anbietet, mit der auch kleinere Leute mit zusätzlicher Hilfe der niedrigsten Sitzbank endlich gut auf den Boden kommen und rangieren können.

Die BMW ist die eierlegende Wollmilchsau unter den Motorrädern und zurecht das meistverkaufte Motorrad Europas.

