

Multistrada V4 S Sport (Probefahrt beim Händler wird für viele zu kurz sein, um mehr als die Power des Motors wahrnehmen zu können?)

Ich vergleiche mit anderen von mir gefahrenen Motorrädern, vielleicht hilft das anderen das besser einzuschätzen.

Die Fahrbarkeit der Multistrada V4 sehe ich nach 700km als sehr leicht an. Kein Biest, keine Börsartigkeit, aber auch nicht wie ein Lamm. Der Gasgriff macht hier die Musik und es ist ein Konzert mit allen Tempi.

Fazit nach 700km:

Ich bin begeistert, würde sie sofort wieder kaufen. Preis ist hoch, aber das abgelieferte Produkt passt von der Konstruktion, technisch, emotional und auch vom Qualitätsniveau- und Reifegrad und für mich.

Das Bewegen des Motorrads auch in / aus der Garage einfacher als z.B. meine Monster oder R100GS, der Schwerpunkt bei der MultiV4 tief, breiter Lenker, gute Hebel allem Anschein nach.

Pre-Ride-Check: schnell erledigt

Post-Ride: das Motorrad hat eine schmale Silhouette und fängt sich wenig Fliegen etc ein. Entsprechend schnell sind die Stirnflächen auch gereinigt

11.5.2021

Abholung vom Händler, nagelneu. Vielleicht zur 1000er Inspektion werden die RDKS und das bestellte Enduropaket, Kofferinnentaschen da sein. Mit der Übergabe und Erklärung (ja, man sollte sich anhören, was da gesagt wird. Sonst sucht man z.B. den Fernlichtschalter ewig oder den Umschalter von DRL auf Abblendlicht.)

Heimfahrt:

nach 2km Vertrauen in das Motorrad, spielerisch leicht wie meine KTM LC4, aber weniger Vibrationen. Spürbar läuft der V4 im Leerlauf, fühlt sich wie „doppelt Pantah 600“ an, ein gutes Gefühl „da ist ein Triebwerk“. Das kommt von der Abschaltung der hinteren Zylinderbank (Thermalmanagement) Es sind ja auch nahezu doppelter Hubraum und Kolben, passt. Kernig, wie ich das mag. Nach dem Start fällt die Leerlaufdrehzahl beim warmlaufen. Keine Spur von „emotionslos, wo ist mein V2“.

Dennoch keine nennenswerten Vibrationen während der Fahrt in den Händen / Fußsohlen, das ist für mich sehr angenehm und ist sehr gut für den Langstreckenkomfort verbessern.

Der Motor zeigt Charakter über die Akustik (echt leise aber hörbar) und auch das Ansprechverhalten bereits im momentan genutzten Drehzahlband 3-6kupm , ist eben doch keine e-Maschine. Gefällt mir besser als mein 748er und auch 916er-V2 Desmo ohne dauernd den Motor drehen lassen zu müssen. Ist nicht das Gebrüll aus der Airbox der 916 oder der Conti/Dellortos der 1982er Pantah aber für den Sound der V4 wird man sicher nicht schräg von der Seite beim Durchfahren eines Ortes angesehen.

Ja, dieser V4 kann langsam, cruisen, Konstant-Speed aber auch Durchzug. Im 2. Gang aus Ecken (Kehren) kann die auch, mal sehen was die Fahrt Ende Juni mit den mitfahrenden LC-GS da an Erkenntnissen bringen wird (ob ich denen folgen kann oder nicht).

Auf das Feuerwerk 6-10kupm für ambitionierte Überholvorgänge oder am Paß bergauf mal die Sporen zu geben, bin ich schon gespannt. Die Einfahrphase hat was, da lernt man das Motorrad gut kennen und 140km/h im 6. Gang bei 6kupm sind ausreichend. Es wird spätestens Ende Juni hierzu ein Update zum Thema Südtirol / Passfahrten von mir geben.

Bereits auf dem Weg nach Hause vom Händler Schräglagen, als wäre das schon der 10. Tank, der hier verfahren wird. So gut meldet die Vorderhand zurück.

Das Fahrwerk liefert insgesamt eine feine Rückmeldung, das Durchfahren von Kurven mit präzisen Linien auf den PST II sofort kinderleicht. Weder meine R1, noch meine 2V-GS oder Ducati 748 oder Ducati Monster S4 hatten diese Präzision und Leichtigkeit und das Handling mit Strassenreifen. Auf der Rennstrecke mit Slicks auf der GSX-R600 war es noch schienenartiger, war auch ein anderer Griplevel und das war ein Supersportler mit gebückter Haltung.

Das Motorrad lässt sich sehr gut dirigieren und einlenken. Völlig unkomplizierte Konstruktion, vielleicht dennoch nichts für jeden Fahrer. Besonders im Stand sollte genug Physis da sein um das doch über 230kg schwere Motorrad auch balanciert halten zu können, natürlich voll getankt was anderes als ¼ voll. Es ist keine CB400N, aber schwerer zu halten als meine Monster oder 748 oder R100GS ist sie auch nicht, dank des breiten Lenkers kann das Motorrad gut gehalten werden.

Wiegung steht noch aus

Losfahren / Getriebe Neu-Zustand:

Einlegen 1. Gang:

sowohl kalt als auch warm, sattes und spürbares einlegen aber kein Schlag. Motorrad muss nicht mit der Bremse gehalten werden beim Gang einlegen. Scheinbar trennt die Kupplung kalt wie warm gut genug.

Anfahren:

Kupplung weich in der Betätigung, sehr gut zu dosieren, trennt sehr gut, kein Rupfen, Schleifpunkt klar.

Fahren im Ort, 50km/h:

im 5. Gang passt das, der 6. Ist dafür zu lang

Finden des Leerlaufs: kalt wie warm einfach und sicher zu erledigen. Da haben mir meine anderen Ducs aber auch die R100GS schon mehr Arbeit gemacht.

BlindSpotDetection:

Einwandfrei und nützlich auf der Autobahn. Keine Verwirrung auf der Landstraße. Muss man vielleicht nicht haben, aber es dient der Sicherheit. Die Verkehrsdichte in manchen Bereichen sehr hoch und da macht der BSD richtig viel Sinn. Auf der Autobahn empfand ich das System als sehr angenehm.

Spiegel:

atypisch, ich kenne bei Ducati eigentlich nur Serienspiegel, in denen die eigenen Schultern gesehen werden. Die MultiV4 hat Spiegel, mit denen der rückwärtige Verkehr gut eingesehen werden kann.

Bremse:

Die Stylema sind sehr schön dosierbar und die kräftigste Bremse, die ich je hatte, obwohl noch nicht einmal die roten Pads im Einsatz sind. (Dagegen sind die 2x 4-Kolben Brembo ORO an der Monster sowie die 2x 4-Kolben Nissin an der R1 RN012 schwächer und schlechter zu dosieren gewesen). Wer diese Bremse für „verbesserungsfähig“ ansieht, der kommt wohl vom Flugzeugträger und deren Fanghaken, für mich ist die Bremse an dieser Maschine ab Werk passend zum Preis, einwandfrei und souverän.

Fußbremse spürbare Wirkung und Druckpunkt, passt. Bremst erwartungsgemäß, auch ein Heranfahren an einen Kreisverkehr, mit Quickshifter runterschalten, rechter Fuß auf der Bremse ist Klasse. Denke, damit brauche ich die vordere Bremse nur im schnellen Geläuf eines Alpenpasses bergab.. Update folgt in 5tkm und 10tkm, ob die selbstentlüftende ABS-Einheit hier auch die erhoffte Wirkung auf den Leerweg hat und dieser bleibt wie er ist.

TFT:

Das Display ist sehr angenehm, keine Spiegelungen, satter Kontrast, gut verstellbar. Alle relevanten Informationen gut dargestellt. Geschwindigkeit, Gang, Drehzahl, Sitzheizung, DRL/Abblendlicht/Fernlicht, Beladungsprofil (alleine, mit Sozia, mit Gepäck und Varianten davon), Aussentemperatur, Kühlmitteltemperatur, Tempomat, Abstand zum Vordermann, Griffheizung, Sitzheizung Fahrer, Sozias, QuickShifter, Traktionskontrolle, ABS, WheelieControl, Tank, Batteriezustand Handy, Empfangsstärke Handy.

Auch bei der Nachtfahrt sehr angenehm und sehr gute Ablesbarkeit.

Fahrmodi:

Touring-Mode:

sehr angenehmes Fahrprofil, individuell anpassbar wie alle Modi.

Ich habe von „mittel“ auf „weich“ vorne und hinten die Dämpfung umgestellt. Das ist für Touren tatsächlich gut gemacht.

Urban:

weiches Fahrprofil, in der Stadt passend, individuell anpassbar, reicht locker für alles, Verbrauch bei 100km/h 6.Gang identisch zu Touring Mode.

Die Fahrmodi haben m.E. nach keinen nennenswerten Einfluß auf den Verbrauch.

Ich hab mir vorne/hinten auf „weichste Einstellung“ gesetzt. Ist dennoch nicht so sänften-weich wie meine DR600 von 1986 mit damaliger FullFloater-Hinterradfederung.

Sport:

richtig knackiges Ansprechen Motor und Fahrwerk, festhalten angesagt, individuell anpassbar (so ging nicht mal die R1 ab)

Enduro:

noch nicht getestet, mach ich mal mit anderen Reifen.

Abstands-Tempomat:

funktioniert sowohl auf Landstraßen (folgen Krad, Auto) aber auch auf der Autobahn einwandfrei, sehr gute Umsetzung und Entlastung beim Fahren. Direkt steuerbar über dedizierte Knöpfe.

Innerorts auch folgen eines Fahrradfahrers bei 30km/h problemlos, das System erkennt auch schmale Silhouetten, die keine Radarfläche aufgrund Karosserie oder Kennzeichen bieten. Sehr schön.

ACC ist etwas, das ich Jahrzehnte nicht hatte, aber jetzt würde ich es auf Touren sicher oft auf Verbindungsetappen nutzen. Der ACC bremst auch mal knackig, wer dann nicht wach wird und die Kontrolle übernimmt, dem ist nicht zu helfen.

Auf der Autobahn auch bei Nacht hilfreich und weich agierend. Beim Zufahren auf einen langsamen Verkehrsteilnehmer reagiert das Abstandsradar sanft, ein Blinken, Spurwechsel und der Tempomat beschleunigt.

Sehr gute Implementierung des ACC in das Motorrad!

Automatische Blinkerrückstellung:

Abbiegen an der Ampel: wie ich es mir erwarte, die Zeit an der Ampel spielt keine Rolle, nach dem Abbiegen geht der Blinker aus.

Verlassen Kreisverkehr: ebenfalls wie ich es mir erwarte, nach dem Verlassen geht der Blinker aus

Verlassen der Autobahn: blinken bei 300m Markierung, allem Anschein nach erkennt die Blinkerrückstellung die Verzögerung und beendet das blinken am Ende der Abfahrtsspur vermutlich aufgrund der dort gefahrenen Geschwindigkeit, da ja noch keine Schräglage gefahren wurde.

Spurwechsel: selbst zurückstellen ist da angesagt, sonst blinkt der unendlich.

Es gibt Momente, da hat das Motorrad noch zu wenig Erkenntnisse für die autom. Blinkerrückstellung. Insgesamt habe ich ja noch andere Fahrzeuge und muss auch noch kontrollieren, ob die MV4 „Blinker abgeschaltet“ hat, wie ich an den alten Motorrädern mich selbst kontrollieren muss.

DRL/Abblendlicht Automatik:

Die macht, was sie soll. Manuell kann eingegriffen werden (dauerhaft Abblendlicht). Nach einem Abklemmen der Batterie geht das System immer auf Automatik.

Sitzheizung / Griffheizung:

problemlos, sehr warm aber auch in den Stufen mittel und niedrig breite Spreizung um gut die unterschiedlichen Anforderungen abzudecken

Ich würde die Griffheizung anders programmieren. „ durchschalten, on, low, med, high, off, on“ statt „Aktivieren des Fokus, Auswahl des Heizniveaus, ok“.

Fahrt bei 12 Grad mit meinen Regenhandschuhen (GoreTex): Stufe 1 Griffheizung zu warm

Fahrt bei 12 Grad mit meiner Laminatkombi, langer Unterwäsche: Sitzheizung in niedrigster Stufe zu warm

Windschild / Aerodynamik:

Ein-Finger-Bedienung up/down. Keine Verwirbelungen auch nicht bei 140km/h, höherer Speed erst nach Einfahrphase zum Test möglich. (1,72m Körpergröße, Helm Schuberth C4pro).

Ist sicher nicht vergleichbar mit einer HD Electra Glide etc. Aber für mich ist die Kombination aus eher übersichtlich großer Scheibe und Reduktion des Winddrucks richtig gut geworden. High-Speed Test nach der 1000km Inspektion folgt noch.

Gasgriff:

leicht zu drehen, Motor folgt der Stellung des Gasgriffes umgehend. Hängt prima an der Hand des Fahrers. Wüsste ich es nicht, mein Eindruck wäre „Seilzug“.

Sitzhöhe:

Seriensitzbank in tiefer Position für mich, männlich, 1,72m passend mit gutem Stand. Sitzkomfort ist straff, Kniewinkel und Handgelenk/Arm/Schulter führen zu einer guten Sitzposition, chillig.

Nicht ein einziges Mal hatte ich Schmerzen auf dieser Sitzbank, die passt also für mich und erinnert mich an die 3x400km auf der Multi-1200 aus 2011, in denen ich auf der tiefen Seriensitzbank ebenfalls keine Komfortprobleme hatte.

Elektrik:

Sicherungen unter der Sitzbank: alle beschriftet, Ersatzsicherungen sind in den Haltern ebenfalls. Auch Reserve-Sicherung 50A unter der Fahrersitzbank !
Bordwerkzeug beinhaltet Werkzeug für das Ziehen der Micro-Flachstecksicherungen sowie Reifenreparaturset und Meßlehre für Kettendurchhang,
Innensechskant um Lenker von „road“ auf „offroad“ umzustellen (Klemmen lockern, Lenker drehen, Klemmen festziehen)

Thermal-Komfort bei 10-20 Grad Aussentemperatur:

In Laminat-Kombi (Jacke/Hose) sowie Alpinestars Toucan Stiefeln keine Hitze vom Motor, Test wird bei 30 Grad Außentemperatur wiederholt. Da war meine 748er Ducati unangenehmer und auch die 2V GS ist da im Sommer sehr warm (nicht abschaltbare Fußheizung am Boxer ist im Herbst/Frühjahr angenehm)

Schlüsselsystem:

Zündschlüssel, anlassen, tanken, Sitzbank entriegeln:

„key on“, und das Motorrad reagiert je nachdem, ob ein Schlüssel in der Nähe ist oder nicht.

Sofern der aktive Schlüssel in der Nähe ist, läuft das System normal hoch oder fragt eben nach der selbst vergebenen PIN.

Killschalter und Anlassen des Motors sind klar, Motor springt sehr gut an.

Für den Fall, dass die Batterie des Schlüssels leer ist, den aktiven Schlüssel an die Antenne nahe Bordsteckdose im Cockpit halten, das ist praxisgerecht gelöst.
Symbol an der Wange nahe Bordsteckdose vorne. Andere Hersteller haben da die Antenne ungeschickter unterhalb der Sitzbank platziert.

Zum Tanken ist das mit dem Schlüssel so einfach wie es sein muss. Ich will hier kein keyless, auch wenn Ducati das optional anbietet.

Test mit Schlüssel ohne CR2032: PIN Eingabe, Motorrad kann genutzt werden

Test mit Schlüssel ohne CR2032: halten an Antenne (wie beim roten Passiv-Schlüssel) Motorrad kann genutzt werden

Batteriewechsel Schlüssel Unterseite des Gehäuses aufschieben; NICHT am Metall ziehen

Sitzbank entriegeln:

Schlüssel einstecken, drehen, Sozius-Sitzbank leicht herunterdrücken und das Schloß gibt die Sozius-Sitzbank frei. Darunter befinden sich Werkzeug, weitere 12V Bordsteckdose und Entriegelung Fahrersitzbank ist möglich sowie die Stecker der Sitzheizung Fahrer und Sozius (AMP SuperSeal) sind zu erreichen.

Fahrersitzbank kann easy in oberer oder unterer Position arretiert werden.

Abstellen:

Motor ausmachen, Key-Off drücken und das Display erklärt mögliche weitere Schritte:

- Lenkung sperren rechts oder links
- Parklicht aktivieren

Seitenständer im besonderen:

Doppelter Schutz gegen losfahren mit ausgeklapptem Seitenständer. Warnmeldung im Display, Motor aus beim einlegen 2. Gang, mechanisch verhindert der ausgeklappte Seitenständer auch ein einlegen des 1. Gangs, wenn die Elektronik mal ausfallen sollte.

Auch im Dunkeln ist im Sitzen der Seitenständer einwandfrei mit Stiefeln zu bedienen (ohne hinzusehen)

Hauptständer:

sogar mit Badeschlappen kann das voll betankte Motorrad aufgebockt werden. Ist ähnlich meiner 2V-GS, wobei die 2V einen Griff unter der Sitzbank hat. Insgesamt sehr gut gelöst, Aufbocken easy, wobei ein 50kg Pilot da mehr Probleme hat als 70kg, du musst auf den Hebel am Hauptständer schon nennenswert Gewicht bringen und das Motorrad an den hinteren Haltegriffen nach hinten schieben.

Koffer:

einhängen, verriegeln, Griff herunterklappen, absperren, sehe da keine Herausforderung. No-brainer mal wieder.

Energie-Management:

Das Motorrad schaltet das Abblendlicht beim Motorstart ab. Bei geringen Drehzahlen wird auch die Griff/Sitzheizung auf 50% zurück genommen.

Fahrzeug abgestellt und VRLA-GEL YUASA 10Ah Batterie mit 14.8V Ladeschlußspannung vollgeladen

12.5.2021

Messung der Leerlaufspannung des abgestellten Motorrads mit FLUKE DVM: 13,14V.

13.5.2021

Messung der Leerlaufspannung des abgestellten Motorrads mit FLUKE DVM: 13,13V, Sieht nach sauberem „Off“ aus,

14.05.2021

Kleine Ausfahrt

Fahren eingekuppelt, 1. Gang, Mindestgeschwindigkeit die gefahren werden kann:

ca. 14km/h, drunter nur mit schleifender Kupplung

Motorrad auch bei 14km/h nicht kippelig, fährt einfach. Die R100GS mit kurzem 1. Gang kann auch eingekuppelt nicht langsamer gefahren werden.

Fahren mit ACC

einfach „on, set“ und schon folgt das Motorrad dem vorausfahrenden Objekt, lässt sich auch auf der Landstraße mit Gegenverkehr nicht aus der Ruhe bringen
Weich einsetzender Tempomat

Agilität:

im Vergleich zur 60min vorher gefahrenen R100GS mit WP-Federbein und Marzocchi-Gabel/Sport-Kartuschen:

Die Multistrada ist agiler und wenn ich mich an die Multi1200 aus 2011 zurück erinnere, dann ist die V4 auch agiler und stabiler im Fahrwerk als die Multi1200 mit elektronischem Fahrwerk aus 2011. Ich kann wie beim Skifahren zwischen den Mittelstrichen einer leeren Landstraße hin und herwedeln bei bis zu 80km/h

Hitze am Sitz / Beinen:

nicht feststellbar auf der Landstraße, Thermalkomfort muss bei 30 Grad Außentemperatur noch mal geprüft werden

Quickstart, wenn man mal schnell los muss:

key-on, Start drücken, Motor läuft. Das Booten des Displays etc. muss nicht abgewartet werden

Hill-Hold:

einfach zu benutzen, spürbare Rückmeldung am Bremshebel und Anzeige am Display-Rand (Symbol)

Ich benutze das auch „down-hill“, also an Ampeln an einem Gefälle.

Fahrwerk im besonderen:

Kein Poltern, kein Schwimmen, kein Schwanken, kein Pendeln, kein Rühren, insgesamt neutral-stabil und damit kein unerwartetes Eigenleben. Auch nicht kurz vor dem Stehenbleiben. Anhalten an Stop-Schildern etc. birgt kein unerwartetes Verhalten des Motorrads, auch wenn mit der vorderen Bremse angehalten wird.

Einstellbarkeit: vollumfänglich würde ich mal sagen

Schaltung:

Die Schaltung und Getriebeabstufung harmoniert hervorragend mit dem Motor.

QuickShifter ist sehr gut umgesetzt, ein Sahnestück an dem Motorrad.

Ein No-brainer, kein nachdenken erforderlich. Mein erstes Motorrad mit Quickshifter und ich mag ihn nicht mehr hergeben.

In Schräglage rauf, runter, viel besser als mit Kupplung schalten, das geht sowas von schön.

Auch bei Konstant-Gas einfach nach oben ziehen und das geht mit wenig Kraft, schon wechselt das Motorrad weich den Gang. Getestet mit leichten Sportstiefeln als auch Alpinestars Toucan. So gut kann ich das nicht manuell erledigen.

Von 1.Gang > 2. Gang : super zuverlässig ebenso von 2. Gang > 1. Gang mit QS und auch mit manuellem Schalten und Kupplung.

Alle Schaltvorgänge nach oben med-rpm bis 6kupm 1,2,3,4,5,6:

sehr gut, kein Verbesserungsbedarf für mich zu erkennen

Alle Schaltvorgänge nach oben high-rpm über 6kupm 1,2,3,4,5,6:

muss warten, bis ich die Einfahrphase hinter mir habe

Alle Schaltvorgänge nach unten 6,5,4,3,2,1:

sehr gut, kein Verbesserungsbedarf für mich zu erkennen. Runterschalten zum Anhalten oder vor Kehren sind simpel zu erledigen. Gas geschlossen und auf den Schalthebel drücken. Besser schaltet keiner manuell runter, behaupte ich jetzt mal.

Kein Vorspannen, weder beim rauf- noch runterschalten, no-brainer auch hier.

Sekundärantrieb:

Ich habe auch mal aktiv auf Einwirkungen der Sekundärkette geachtet.

Da sind keine, es gibt kein Schlagen oder andere unangenehme Auswirkungen, aber das Motorrad ist noch zu neu um hierzu wirklich etwas sagen zu können. Ein Fahren mit Standgas ist möglich.

15.5.2021

Kleine Ausfahrt / Neue Erkenntnisse:

Sehr gute Motorbremse, an einem Abstieg mal getestet.

Früher war bergab schnell zu fahren nicht so mein Ding, die Motorräder haben sich ohne Zug an der Hinterhand nicht gut genug angefühlt. Wahrscheinlich war ich oder die Motorräder alle zu schlecht.

Mit der Multi V4 ist mir heute in einer bergab schnell gefahrenen S-Kurve positiv aufgefallen, dass mir das auch Spaß macht.

Sehr guter Schutz der hinteren Federung vor Schmutz, der Kotflügel sitzt an der richtigen Stelle.

Insgesamt ein breites Grinsen, wie und was dieses Motorrad zurück gibt, einfach fahren und Spaß haben.

Motorölstand:

Kontrolle anders als bei Nass-Sumpf-Motoren. Die Multi V4 hat ja drei Ölpumpen und eine Trockensumpfschmierung. Idealerweise während oder nach der Tour das Öl kontrollieren um vor der nächsten Ausfahrt nicht warten zu müssen.

Wobei ich auch bei einer Kontrolle am Tag danach keinen Unterschied zu einer Kontrolle am Vortag gemäß Handbuch feststellen konnte.

Lt. Bedienungsanleitung:

- 1) Der Füllstand muss bei warmem Motor, etwa 15 Minuten nach dem Abstellen des Motors, überprüft werden.
- 2) Den Motor ausschalten und 10–15 Minuten warten, sodass das Öl wieder vollkommen in die Ölwanne zurücklaufen kann.
- 3) Das Motorrad nun mit beiden Rädern in vertikaler Position auf einer ebenen Fläche ausrichten.
- 4) An diesem Punkt kann am Schauglas der Füllstand des Öls kontrolliert werden.
- 5) Sollte der Füllstand des Öls unterhalb der Mittellinie der beiden Markierungen MIN und MAX liegen, muss so lange Öl nachgefüllt werden, bis die Markierung des maximalen Füllstands erreicht ist. (0,3l wohl zwischen Min und Max)

16.5.2021

Sehr angenehm ist es im Sinne von Vibrationen an der Ampel, wenn die hinteren Zylinder abgeschaltet werden, kernig spürt man nun 2 statt 4 Zylinder.

Heute weitere ACC Tests:

einem Fahrradfahrer folgen in Wohngebiet: funktioniert wunderbar

ACC auf dem mittleren Ring in München, HighDensity-Bereich: funktioniert

Fahren einer 8 mit max Lenkereinschlag, langsam, geht besser als mit der R100GS

Tempomat regelt feinfühlig ein und aus, „On, Set“ und danach je nach Bedarf den Abstand einstellen

22.5.2021 Nachtfahrt:

Das LED Abblendlicht ist in Federvorspannung „auto“ ab Werk erwartungsgemäß korrekt, kein Autofahrer hat mich aufgefordert abzublenden
Lichtausbeute Abblendlicht, Fernlicht sehr gut für mich (110% Sehkraft lt. PPL-Doc), Kurvenlicht nur bei geringen und mittleren Geschwindigkeiten sinnvoll. Es arbeitet aber immer und hat auch einen Nutzen, es erfolgt eine sichtbare Ausleuchtung der Ecken.

Ich habe mich während der Nachtfahrt sehr sicher gefühlt, Landstraße, Autobahn, innerorts, alles fein. Ergonomie und auch die dazu gehörenden beleuchteten Schalter sind für mich passend. Auch den ACC benutze ich nachts auf Verbindungsetappen sehr gerne. Der Tempomat wird mich sicher vor Strafzetteln bewahren.

Motorrad verbraucht bei 140km/h solo ohne Gepäck im 6. Gang auf der Autobahn 6,4l / 100km/h momentan lt. Bordcomputer (bin noch in Einfahrphase)
Das Vibrationsniveau des Motorrad sehr angenehm und auffällig gering, Quickshifter neben dem Motor mein Liebling, auch an der Ampel und am heranfahen an Kreisverkehre schalte ich mit dem QS herunter bis zum 1. Gang.

Bislang verlorene Teile:	0
Fehlermeldungen:	0
Undichtigkeiten:	keine
Seltsame Geräusche:	keine
Klappern:	Fahrzeug läuft ruhig, kein Klappern
Speichen:	alle fest
Motorölverbrauch	nicht mit bloßen Auge feststellbar
Benzinverbrauch	2. Tankfüllung brachte 6,3l/100km bei Mix aus zügiger Landstraßenfahrt und Autobahn 140km/h

Test mit meinem neuen Handy in Bezug auf die Konnektivität, Navigation etc. – Lackmus-Test

Kopplung neues Iphone12mini mit Multistrada V4 – Bluetooth: einwandfrei möglich, erneutes verbinden geschieht nach z.B. Tankstopp automatisch.

Die Ducati Connect App und das Iphone bitten um Erlaubnis, sich mit dem WLAN des Motorrads sich zu verbinden.

Danach öffnet sich mit dem Klicken „Ducati Connect“ am Motorrad der Bildschirm „Musik, Kontakte, Telefon, Sygic“, passt, so ist es auch versprochen worden.

Kopplung des Iphone mit Ducati Connect (Head-unit im Motorrad) und der App „Ducati Connect: einwandfrei, aber man sollte beim ersten Mal sich auch Zeit nehmen. Einige „Sygic- Einstellungen sind erforderlich. „Bosch MySpin hat auch Calimoto im App-Portfolio, wann und ob Ducati „Calimoto“ freischaltet ist abzuwarten.

Kopplung Motorrad mit Schubert C4pro – SC1 Standard: einwandfrei, das Motorrad sucht das Headset und dann entsprechend koppeln

Ansteuerung „Musik“, „Sygic Navigation“ am Motorrad mit Joystick gut möglich.

Sygic ohne Anmeldung, d.h. kein Kauf der App etc. notwendig.

Testfahrt mit Wechsel der Apps: keine Auffälligkeiten, arbeitet wie erwartet.

Anzahl Abstürze / Nichtnutzbarkeit, „hängen“ etc. während der Tour: null, 0, keine, nichts !

Keine Ahnung was die 1000ps Leute für Handys und Releases auf dem Motorrad an Software hatten, aber ich kann nur sagen: passt von der Stabilität, Bedienung per Joystick passt. Handylautstärke auf Max um dann am Sena/SC1 des Schubert C4pro leiser zu regeln. Ist das Handy auf sehr leise, dann kann die Lautstärke nur bis zu max. dieses Wertes am Headset eingestellt werden.

Umschalten von Musik auf Navi, auf Standard-Display und zurück, : kein Hängen, kein Absturz, nichts !

Rerouting Sygic, wenn ich von der Route abweiche: sehr schnell (Iphone 12mini)

Sygic zeigt schön auch aktuelles Geschwindigkeitslimit der aktuellen Strecke sofern eine Beschränkung besteht, ist kein Calimoto aber über den Umweg „kurviger.de“ ist es ok.

USB-Port im Handyfach: liefert 1A Strom, Handy hat sich während der Fahrt mit aktiver Navigation auch aufgeladen.

Routenplanung: kurviger.de aber auch maps.sygic.com und dann Route an Smartphone senden (email) und am Handy das Email und den Link öffnen. Passt ! Planen am Handydisplay mache ich eh nicht.

Ein führender Mitarbeiter bei Bosch / mySpin hat eine Multi V4, das bedeutet jede Verbesserung wird auch vermutlich dort getrieben und ich erwarte schnell praxisnahes reifen des Systems. MySpin hat auch Calimoto als App, mal sehen wann neben Sygic auch Calimoto auf der Multi V4 verfügbar ist.

Bremstest:

Vorderradbremse geht in die ABS-Regelung auf trockener Straße. Scheinbar haben die Pirelli Scorpion Trail II keinen Mega-Grip oder die dynamische Radlastverteilung reicht nicht zum Grip-Aufbau oder die Bremse kann mehr als die Kombination Strasse/Reifen.

Rest-Tankinhalt bei Anzeige „20 km“: noch 3l Tankinhalt, also sehr konservativ. Ob der komplette Tankinhalt verfahren werden kann ist noch ungeprüft Ein Test mit Reservekanister für „Reichweite 0“ und „trocken gefahren“ steht noch aus.

Verschmutzungsgrad an der Hinterhand nach 600km: gering, der Fender schützt die Fahrwerksteile wie Federbein aber auch die Kleidung des Fahrer sehr gut.

Restreichweite bei Tank 0