

# DUCATI

## SPEZIAL

Top-Test  
**MULTI-  
STRADA  
V4 S**

ALLES  
ÜBER  
DIE  
NEUE

# DESERT X

ALLE NEUHEITEN  
mit Fahrberichten



Multistrada V2  
und weitere Top-Bikes

IMPRESSION



Panigale V4 SP  
gegen 1198 SP

SCRAMBLER-WELT



Die etwas  
andere Ducati

**50 JAHRE DUCATI IM GRAND PRIX**

# Pure Emotion.



[www.ducati.de](http://www.ducati.de)

Streetfighter V4 S

## The Fight Formula

Die Streetfighter V4 verkörpert die "Fight Formula" von Ducati: eine Panigale V4 ohne Verkleidung. 178 Kilo leicht. Komplettes Ducati Elektronik-Paket. Breiter Lenker. Seitliche Winglets. Der 1.103 cm<sup>3</sup> Desmosedici Stradale mit 208 PS macht sie zur ultimativen Ducati Super Naked – gefeiert von Motorradfahrern auf der ganzen Welt und den internationalen Medien. Alle Modelle der Ducati Streetfighter V4-Reihe erfüllen jetzt die strenge Euro 5-Abgasnorm zur Schadstoffreduzierung. Zu den Neuerungen zählen Features wie die verbesserte Brems- und Kupplungspumpe. Beide sind jetzt selbstentlüftend und wurden erstmals bei der Superleggera V4 eingesetzt. Als Farben stehen Ducati Red und Dark Stealth für die Streetfighter V4 S zur Wahl.

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Ducati Händler und auf [www.ducati.de](http://www.ducati.de)



Hubraum 1.103 cm<sup>3</sup> | Leistung 208 PS (153 kW) bei 12.750 U/min | Drehmoment 123 Nm bei 11.500 U/min | Trockengewicht 178 kg



**Einst unerreichbar, heute  
immer wieder sehr nah  
dran: Trotz gebotener jour-  
nalistischer Distanz und  
kritischer Beobachtung ist  
und bleibt Ducati eine ganz  
besondere Motorradmarke**

# Spannung pur

**MOTORRAD-Chefredakteur Uwe Seitz über die Entwicklung  
der Marke Ducati – mal ganz persönlich betrachtet.**

**U**nerreichbar – das war Ducati lange Zeit für mich. Als Student fehlte mir das nötige Kleingeld für eine rote Rakete aus Bologna, und deren Image als Schrauberbude tat sein übriges. Was jedoch die Marke an sich betraf – ihre Aura als italienischer Hersteller, die Schönheit der Motorräder über all die Jahre, die Begeisterung für Motorradrennsport – war Ducati immer etwas ganz besonderes. Auch oder gerade weil ich und mein Freundeskreis durchweg auf japanischen Sportlern aufzündeten. Der Name Ducati, nach wechselvoller Geschichte mit großen Triumphen und durchaus auch gewaltigen Verirrungen, kann in erwachsenen Menschen etwas auslösen, was Kinder vor dem hell erleuchteten Weihnachtsbaum fühlen: Staunen, Kribbeln, Gänsehaut – Seligkeit. In der Motorrad-Welt ist das nahezu einzigartig.

Erste intensive Erfahrungen im Sattel einer Ducati sammelte ich mit einer 749 Anfang der 2000er-Jahre als Tester unserer Schwesterzeitschrift PS. Ein ernüchterndes Erlebnis. Rappelig, bocksteif, extreme Ergonomie und am Ende auch noch der langsamste Supersportler im Test. Echte Gefühle erwachten dann mit der Monster S4R. Die hat zwar auch nie einen Test gewonnen, aber die Optik und der knackige Desmo-V2, der bei entschlossenem Gasaufrütteln wie von allein wheelte – wow! Ist man emotional durchdrungen, verzeiht man Schwächen leicht. Die großen Schwächen ist Ducati allerdings in den letzten Jahren konsequent angegangen. Man muss attestieren, dass Bologna heute nicht mehr nach dem Motto „so ist Ducati nunmal“ agiert und damit alle Argumente gegen ihre Produkte vom Tisch fegt. Heute verfolgt Ducati einen ingenieursgetriebenen Ansatz, der eben auch unsere Testergebnisse und die Ansprüche potenzieller Kunden in die Entwicklung einfließen lässt. Die Desmodromik ist nicht mehr in jedem Bike gesetzt, ebenso das Gitterrohr, der V2 führt kein Singleleben mehr, Asphalt ist nicht mehr alles und Racing wird elektrisch. Man mag jetzt dazu stehen wie man will, aber eines ist sicher: Mit Ducati wird es nie langweilig! Viel Spaß mit diesem MOTORRAD Spezial.

Herzlichst euer



# 18

Der Streetfighter V4 hat einen kleinen Bruder bekommen: Der Streetfighter V2 mag weniger radikal sein, aber der gebotene Spaßfaktor ist dafür besonders hoch

# MOTORRAD

Europas größte Motorradzeitschrift

## Redaktion MOTORRAD

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart  
Telefon: 07 11/182-11 46  
Telefax: 07 11/182-17 81  
Internet: [www.motorradonline.de](http://www.motorradonline.de)  
E-Mail: [motorrad@motorpresse.de](mailto:motorrad@motorpresse.de)

**Herausgeber:** Paul Pietsch

**Redaktionelle Gesamtleitung der Motorradgruppe und Chefredakteur:** Uwe Seitz

**Stellvertretender Chefredakteur:**

Jörg Lohse

## Redaktionsmanagement:

Susann Humbs

**Chef vom Dienst:** Matthias Ackermann

**Grafikleiter:** Jörg Rettenmayr

**Redaktion:** Eva Breutel, Andreas Bildl, Uwe Seitz

## Grafik und Layout:

MOTORRAD-Grafikpool

**Produktion:** Matthias Ackermann (Ltg.), Stefan Widmann, Petra Wiesner

**Bildredaktion:** Yvonne Hertler (verantw.)

**Repro:** Stefan Widmann, Petra Wiesner

**Verlag:** Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174

Stuttgart, Postfach: 70162 Stuttgart,

Telefon: 07 11/182-01, Fax: 07 11/182-13 49

## Geschäftsführung:

Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger

**Publisher:** Darja Kasakowa

## Produktmanagement Digital

**Products:** Marcel Leichsenring, Maximilian Münzer

**Anzeigen:** Marcus Schardt (Unit Sales Director), Silke Röber (Senior Sales Manager); **verantwortlich für den Anzeigenanteil:** Iris Eifrig

**Vertrieb:** MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Telefon 089/319 06-0, E-Mail: [info@mzv.de](mailto:info@mzv.de), Internet: [www.mzv.de](http://www.mzv.de)

**Herstellung:** Jens Müller (Ltg.)

**Druck:** Neef + Stumme Premium Printing GmbH & Co. KG, Schillerstraße 2, 29378 Wittingen

Einzelheft 7,50 Euro

**Ducati Spezial** ist eine Sonderauflage der Zeitschrift **MOTORRAD** – Europas größte Motorradzeitschrift.

Im gleichen Verlag erscheinen:  
**MOTORRAD Katalog**;  
**MOTORRAD Classic** – Youngtimer, Oldtimer, Szene, Markt;  
**PS** – sport motorrad magazin;  
**FUEL** – Motorrad & Leidenschaft;  
**Ride** – MOTORRAD Unterwegs

Gerichtsstand Stuttgart



# 58

Technik: Drehzahlen über 15 000/min sorgen für Superlativen in Ducatis Sportmotoren – MOTORRAD hat nachgerechnet



## INTRO+NEWS

### Neuer Streetfighter V4 SP

Alpen-Masters-Feier in Bologna; lokale Bräuche, Gerichte und Ausdrücke rund ums Ducati-Werk; Museum wieder eröffnet; Paul Smart verstorben; Audi-Chef Markus Duesmann im Kurz-Interview

## NEUHEITEN 2022

### Multistrada V2

Statt 950 rückt der V2 in den Namen des Adventure Bikes, und auch sonst hat sich viel geändert

### Streetfighter V2

Im Fahrbericht offenbart der neue Straßenkämpfer sein Potenzial auf Piste und Landstraße

### Multistrada V4 Pikes Peak

Das Adventure Bike im Sportmodus – MOTORRAD durfte vorab schon einmal aufzünden

### Panigale V4 S

Man muss etwas genauer hinschauen, aber im Sattel offenbart die Panigale tolle Neuerungen

### DesertX

Mit der Enduro und 21-Zoll-Vorderrad startet Ducati in eine neue Ära. MOTORRAD war exklusiv vor Ort

## TOP-TEST

### Multistrada V4 S

Sie avancierte 2021 zum Verkaufsschlager, im Top-Test muss die Multi zeigen, was in ihr steckt

### Rückblick Alpen-Masters

Mit der Multistrada V4 S gelang Ducati erstmals der Sieg im größten Motorrad-Test weltweit

## TECHNIK

### Höchstleistung

Welche enormen Kräfte auf Kurbelwelle und Co. wirken

6

## IMPRESSION

### Zehn Jahre SP-Superbikes

68

1198 SP und Panigale V4 SP – unterwegs mit echten Ducati-Sahneschnitten

12

## SPORT

### 50 Jahre im Grand Prix

76

Der erste Aufschlag war wenig erfolgsversprechend, doch heute ist die Desmosedici ganz oben auf

18

### Ducati Corse intim

82

Sesam öffne dich: MOTORRAD durfte bis ins Heiligtum der Ducati Rennabteilung

24

## SCRAMBLER-WELT

### Unterwegs mit der 1100er

88

Im intensiven Fahrbericht verliebte sich Autor Rolf Henniges in die etwas andere Ducati

30

### Neue Scrambler 2022

96

Scrambler Urban Motard und Scrambler 1100 Tribute PRO

36

### Driftschule

98

Nur quer ist wer – wir haben es einmal ausprobiert

## INTERVIEW

### Claudio Domenicali

102

Der Ducati-Chef spricht über die Zukunft der großen roten Marke

44

## HAUSSTRECKE

### Mit Monster am Großglockner

104

Eine Tagestour mit dem jüngsten Naked Bike in den Alpen

54

## REISE

### Gibraltar Race

112

Mit der Multi auf Rallye in Italien

58

## HISTORIE

### So entstand die 916

124

Die Geburt einer Legende – Ingenieur Andrea Forni erinnert sich

## DUCATISTI

### Fans unter sich

127

Ob DOC, DRE, Ducati4U oder WDW – wo sich Fans in Rot gern treffen





# Harter Fighter



**Streetfighter V4 SP.** Wem der große Streetfighter mit seinem markigen Auftritt nicht schon spektakulär genug ist, dem gibt Ducati ab 2022 eine SP-Version an die Hand. Zwar leistet auch dessen desmodromisch gesteuerter V4 die 208 PS bei 12 750/min, aber durch diverse exklusive Teile wie dem gebürsteten Alu-Tank und den Karbon-Felgen wiegt der SP-Straßenkämpfer ganze drei Kilogramm weniger als die Standard-Version. Dazu erhält die SP das semiaktive Öhlins-Fahrwerk EC 2.0. Ein Preis steht noch nicht fest, aber angesichts der 23 490 Euro für den Streetfighter V4 S dürfte er schon stramm Richtung 30 000 Euro gehen.

### DATEN

**Motor** Vierzylinder-V-Motor, 1103 cm<sup>3</sup>, 153 kW

(208 PS) bei 12 750/min, 123 Nm bei 11 500/min

**Fahrwerk** Brückenrahmen aus Aluminium, Leergewicht 196 kg, Tankinhalt 16 Liter, Sitzhöhe 845 mm, Reifen 120/70 ZR 17; 200/60 ZR 17; **Preis** k. A.

# 49 693



## Duc-Schampus

**Passender Wein zum Rennen.** Das gibt's nicht überall: Der Rennstall Ducati Corse kann mit seinem eigenen Schampus auf die Rennerfolge anstoßen. Der edel perlende Wein heißt mit vollem Namen „Race Ducati Brut Franciacorta DOCG“ und stammt vom renommierten Weingut Contadi Castaldi südlich des Iseo-Sees, wo er nach der Champagner-Methode aus Chardonnay-, Pinot Nero- und Pinot Bianco-Trauben hergestellt wird. Champagner darf er sich aus rechtlichen Gründen nicht nennen, er ist vielmehr ein „Franciacorta“ und muss aus einem genau definierten Gebiet in den Hügeln zwischen Bergamo und Brescia in der Lombardei kommen. Preislich passt er durchaus gut zu Ducati: **Die 0,7-Liter-Flasche kostet um die 30 Euro.**

Motorräder verkauften die Roten in den ersten neun Monaten 2021 weltweit. Das ist mehr als im ganzen letzten Jahr (48 042) – wobei Ducati im Frühjahr 2020 durch den strengen Lockdown in Italien sieben Produktionswochen verlor und das Gesamt-Jahresergebnis entsprechend niedriger ausfiel. Am besten verkauften sich die Ducs 2021 bislang in Italien, den USA und in Deutschland. Hierzulande stieg der Marktanteil der Bologneser von 4,3 auf stattliche 5,5 Prozent (Stand jeweils Ende Oktober). Die beliebteste Ducati in Deutschland ist im Jahr 2021 bisher die Multistrada V4 (unten, 1119 Stück) vor der Scrambler (796) und der Streetfighter V4 (719).



## MOTORRAD ALPEN-MASTERS: DUCATI JUBELT

**Historischer Sieg.** Nicht nur bei Rennerfolgen lässt Ducati die Korken knallen. Als im August im Werk bekannt wurde, dass die neue Multistrada V4 S das Alpen-Masters 2021 gewonnen hat (MOTORRAD 17/2021), versammelte sich die an deren Produktion beteiligte Belegschaft spontan im Werkshof, um zu feiern. Jahrelang hatten die Entwickler auf diesen Erfolg hingearbeitet, denn das Alpen-Masters hat als härtester Vergleichstest der Welt

einen besonderen Stellenwert. Nie zuvor konnte sich eine Ducati durchsetzen. Dass die Multi sogar die Seriensiegerin BMW R 1250 GS schlug, machte den Jubel in Bologna umso lauter. Fehlte nur noch die offizielle Trophäe: MOTORRAD-Autor Thomas Schmieder übergab sie an Ducati-Verkaufschef Francesco Milicia und Ducati-Boss Claudio Domenicali. Sie wird im Werk ausgestellt – mindestens bis zum nächsten Alpen-Masters.



**Feiernde Belegschaft (ganz links), Trophäen-Übergabe: Francesco Milicia, Thomas Schmieder und Claudio Domenicali (von links)**

# INTRO

Fotos: Ducati (3), Ducati Archiv (1), Zep Gori (2), Jörg Künstle (1), P. Öttl (1)

## Willkommen zurück

**Museumsbesuch und Werksführungen.** Lange musste Ducati seine Tore wegen der Pandemie für Besucher geschlossen halten, doch derzeit sind geführte Touren durchs Museum und das Werk wieder möglich: montags und freitags jeweils ab 9.15 Uhr, wahlweise auf Englisch oder Italienisch. „Borgo Panigale Experience“ nennt Ducatis Marketing-Abteilung diese Führungen, ein Ticket für Werk und Museum kostet 32 Euro. Wer nur ins Museum will, zahlt 17 Euro. Es gelten die 3G-Regel und Maskenpflicht. Anmeldung unter <https://tickets.ducati.com>



Die „Borgo Panigale Experience“:  
Ducati gestern und heute, im Museum und im Werk



## Turtlén, Turtlòn

**Bologneser Spezialitäten.** In Bologna wurde nicht nur Ducati erfunden, sondern auch viel Kulinarisches. Etwa die weltberühmten Tortellini mit Fleischfüllung (im Dialekt Turtlén, im Bild oben vorn), die in der Regel in einer Fleischbrühe serviert werden. Weniger bekannt, aber genauso gut sind die Tortelloni (im Dialekt Turtlòn): etwas größere Teigtaschen, die meist mit Ricotta und Spinat gefüllt sind. Was es in Bologna hingegen keinesfalls gibt, sind Spaghetti Bolognese – die erfand eine US-amerikanische Köchin im Jahr 1917.

## Öttl in der Superbike-WM

**Vertrag mit Go Eleven Ducati-Team.** Motorradpilot Philipp Öttl schafft den großen Sprung: 2022 startet der Bayer auf Ducati in der Superbike-WM. Der 25-Jährige verdient sich den Aufstieg nach zwei vielversprechenden Jahren in der Supersport-WM mit Kawasaki, wo er elf Podestplätze holte und 2020 WM-Dritter wurde. Aus dem Grand Prix bringt der Bad Reichenhaller vier Podestplätze mit, davon ein GP-

Sieg 2018 in Jerez in der Moto3. Beim Ducati-Satellitenteam erhält er einen Zwei-Jahres-Vertrag; er beerbt den dreimaligen Vizeweltmeister Chaz Davies, der seine Karriere beendet. Öttl ist nach Stefan Bradl, Sandro Cortese, Jonas Folger, Max Neukirchner und Markus Reiterberger der sechste Deutsche, der sich in der Superbike-WM versucht.

Neues Arbeitsgerät:  
Philipp Öttl mit der  
Ducati Panigale  
V4 RS des Satellitenteams Go  
Eleven Ducati



# KURVEN & KUPPEN

**Ducati-Testfahrer.** Wer bei Ducati Motorräder testet, hat keine weiten Wege: Direkt vor der Werkstür liegt der Apennin, ein Kurvenrevier vom Feinsten. Bevorzugte Ziele der Ducati-Tester sind der Raticosa- und der Futa-Pass im Süden und der Abetone-Pass im Südwesten. Fahrwerke werden hier auf eine harte Probe gestellt, denn das Streckenprofil ist zwar genial, die Instandhaltung hingegen lässt oft zu wünschen übrig. Speziell auf kleinen Nebenstraßen finden sich Schlaglöcher aller Größen, harte Kanten im Asphalt oder von Erdrutschen aufgeworfene Kuppen. Und natürlich Kurven ohne Ende, weshalb jede Ducati, ob nun Supersportler oder Cruiser, das Wedeln und Abwinkeln bestens beherrscht. Hohes Tempo können die Tester im Apennin zwar nicht fahren, doch das klappt auf den nahen Rennstrecken: Imola liegt 52 Kilometer vom Werk entfernt, Mugello 87 Kilometer und Misano 137 Kilometer.



## DIABEL

Gesprochen Diàwel, Betonung auf dem a, ist Bologneser Dialekt für „Diavolo“, auf deutsch Teufel. Ducati hat seinen Powercruiser so genannt – und macht damit nicht nur Bologna, sondern sogar den dortigen Dialekt in der Motorradszene bekannt.



## PAUL SMART

Völlig unverhofft gewann Paul Smart 1972 die 200 Meilen von Imola – im Sattel der späteren 750 SS. Der Sieg hatte enorme Bedeutung für Ducati: Die Marke baute zwar bereits ihr erstes Maxi-Motorrad, die GT 750 mit V2-Motor, doch so recht zündeten die Verkäufe nicht; der Produktion drohte das Aus. Smarts Sieg (links, kurz nach dem Rennen mit dem V-2-Entwickler Fabio Taglioni) wirkte Wunder, die Nachfrage zog an, Ducati war gerettet. Die Italiener wussten, was sie dem Engländer schuldig waren und bauten ihm zu Ehren 2006 die Paul Smart 1000 Limited Edition (unten). Smart starb am 27. Oktober 2021 mit 78 Jahren bei einem Motorradunfall in Sussex.

Die Paul Smart LE von 2006 orientierte sich an der 750er, mit der der Brite in Imola siegte



## Elektro-Racer

**Ducati in der MotoE.** Überraschung im Elektro-Grand Prix: Der E-Motorradhersteller Energica aus Modena steigt aus, Ducati aus dem nahen Bologna übernimmt und fungiert ab 2023 als Allein-Lieferant der Elektro-Renner für die Weltmeisterschaft, die im Rahmenprogramm des MotoGP ausgetragen wird. Was Elektro angeht, hatte sich Ducati bislang eher bedeckt gehalten. Doch wenn die Bologneser tatsächlich 2023 Weltaugliche Elektro-Rennmotorräder bereitstellen können, setzt das voraus, dass sie schon jetzt viel mehr als nur die bisher veröffentlichte Zeichnung (oben) in der Entwicklung haben. Das deutet in die Zukunft: Die E-Renner sollen als Basis künftiger sportlicher Elektro-Ducatis für jedermann dienen (siehe Interview ab S. 102).

# INTRO

## Eins, zwei... Polizei

**Multistrada 950.** Kaum eine andere Stadt und eine Motorradmarke sind einander so verbunden wie Bologna und Ducati. Sichtbares Zeichen sind die Motorräder der Stadtpolizei, die seit mehr als 50 Jahren von Ducati stammen. Aktuell sind die Ordnungshüter auf der Multistrada 950 unterwegs; davor belieferte Ducati sie mit der Mark 450 T (1970), der 750 GT (1974), der Pantah 660 TL (1981), der Monster 600 (1995) und der Multistrada 620 (2006). Ducati und Bologna spielen sich gern die Bälle zu. Die eher kleine Hauptstadt (knapp 400 000 Einwohner) der Region Emilia Romagna röhmt sich zwar einer sehenswerten mittelalterlichen Altstadt und der ältesten Universität Europas, doch im Bermuda-Dreieck zwischen den weltberühmten Städten Venedig, Florenz und Verona gehen ihre Sehenswürdigkeiten unter. Daher setzt die Stadt auf das, was sie einzigartig macht: ihre Affinität zu Motoren. Und so sperrt Bologna für Veran-

staltungen der Roten die halbe Innenstadt und fungiert bei Großereignissen wie dem WM-Titel 2007 als offizieller Gastgeber. Ducati verweist im Gegenzug stets auf seine Herkunft, nennt sein Flaggschiff Panigale nach dem Bologneser Stadtteil, in dem das Werk steht, und verhilft mit der Diavel sogar dem örtlichen

Dialekt zu internationaler Bekanntheit. Inzwischen macht das Modell Schule: Moto Guzzi genehmigt seiner neuen V100 den Zusatz „Mandello“ – nach dem Werkssitz am Comer See.



**Posing trotz schlechten Wetters: Vier von 25 Multistradas der Stadtpolizei vor dem Neptun-Brunnen im Herzen Bolognas**

## Rossi auf Ducati?

Seine Karriere hat er Ende 2021 beendet, doch Valentino Rossi könnte bald wieder in den Sattel eines MotoGP-Renners steigen: 2022 startet sein VR46-Team im MotoGP auf Ducati – deshalb wolle Rossi die aktuelle Desmosedici GP testen, heißt es in Italien. So könnte es zur Versöhnung zwischen zwei italienischen Diven kommen, deren letzte Begegnung im Desaster endete: 2011 verpflichtete Ducati den MotoGP-Star (rechts),

um mit ihm eine goldene Ära à la MV Agusta/Agostini zu begründen. Doch Rossi kam mit der Ducati nicht zurecht, magere Ausbeute für den neunmaligen Weltmeister in zwei Jahren: kein einziger Sieg, drei Podestplätze. Noch heute sagt Rossi, die beiden Jahre bei Ducati seien der einzige echte Fehler seiner Karriere gewesen.

Fotos: bernhardhuber.com (1), Ducati (3), EICMA (1), Zep Gori (1)



## DARE LA PAGA

Wörtlich übersetzt bedeutet der Ausdruck „jemandem seinen Lohn geben.“ Im Jargon der Emilia Romagna wird er aber im Sinn von „jemanden besiegen, niederringen“ gebraucht – und zwar speziell bei Motorradrennen.



## FISICA IN MOTO

**Motorrad-Physik für Schüler.** Öffentlich zugänglich ist das Ducati-Labor „Fisica in Moto“: Hier bekommen Schulklassen in eintägigen Kursen die physikalischen Grundlagen des Motorradfahrens erklärt, von Seitenführungs- und Umfangskräften bis zur Formel „ $f = m \cdot a$ “. Zudem erleben die Schülerinnen und Schüler beispielsweise Fliehkräfte am eigenen Körper und dürfen Zylinderköpfe zusammenschrauben. Das unterhaltsame Didaktikprogramm wendet sich vornehmlich an italienische Schulen, Ausnahmen gibt's aber: Die allerersten Besucher kamen aus Deutschland. Info: [fisicainmoto@ducati.com](mailto:fisicainmoto@ducati.com)



## City-Rennstrecke

**Bologna – San Luca.** Nur wenige Touristen und längst nicht alle Einheimischen wissen es: In Bologna gibt es eine ehemalige Bergrennstrecke – wohl die kürzeste in Europa und eine der steilsten: 2200 Meter lang, 199 Höhenmeter, durchschnittliche Steigung zehn Prozent, steilste Kurve: 24 Prozent. Der historische Startpunkt liegt nur sechs Kilometer von Ducati entfernt und führt von der Via Saragozza hinauf zur Wallfahrtskirche San Luca. Motorradrennen fanden auf dem Kurz-Kurs von 1958 bis 1963 statt. Am 27. Mai 1962 gewann Giacomo Agostini hier sein erstes Rennen – allerdings nicht auf einer Ducati, sondern auf einer Moto Morini Settebello 175, damals der berühmtere Hersteller mit Sitz in Bologna.

## Interview



### SIEBEN FRAGEN AN MARKUS DUESMANN,

seit 2020 Vorstandsvorsitzender der Audi AG. Der studierte Maschinenbauer (52) begann seine Karriere als Konstrukteur von Mercedes V12-Motoren, war später für Mercedes und BMW in der Formel 1 aktiv.

**1. Herr Duesmann, Sie gelten als leidenschaftlicher Motorradfahrer. Wie sehr kann man dieser Leidenschaft als Top-Manager denn noch nachgehen?**

*Ich nehme mir bewusst regelmäßig Zeit, um den Kopf frei zu bekommen und die Akkus aufzuladen. Das klappt bei mir auf dem Motorrad oder auch beim Schrauben an den Maschinen in meiner eigenen kleinen Werkstatt am besten.*

**2. Welches Motorrad im Ducati-Portfolio liegt Ihnen als Motorradfahrer denn näher: die Scrambler, die Panigale, die Diavel, die Monster, die Multistrada oder die Streetfighter? Und warum?**

*Schwere Frage. Ich habe eine 851 Racing, eine Over 1100 Racing und eine Superleggera. Alle haben ihren ganz eigenen Reiz. Aber wenn ich mich entscheiden müsste, dann nehme ich schon klar die Superleggera. Ich gehe leidenschaftlich gerne auf die Rennstrecke und finde es faszinierend, die Maschine bestimmungsgemäß zu bewegen.*

**3. Sie sollen eine hübsche Motorradsammlung haben. Auf welche Bikes sind Sie besonders stolz?**

*In meiner Garage stehen fast ausschließlich Europäer. Neben den Ducatis auch BMWs, Moto Guzzis, Triumph und eine MZ aus dem ostdeutschen Zschopau. Die älteste ist eine NSU von 1937. Die steht allerdings nicht in meiner Garage, sondern in meinem Büro (lacht).*

**4. Was war Ihr größtes Motorrad-Erlebnis?**

*In der Zeit vor meinem Wechsel zu Audi habe ich die Chance genutzt, mit dem Motorrad die Außengrenze Europas abzufahren – übrigens zur Hälfte auf einer Ducati Multistrada 1200 Enduro. Insgesamt 28 000 Kilometer – von Istanbul über das Nordkap und die Isle of Man bis nach Gibraltar. Das war nicht nur aus fahrerischer Sicht beeindruckend. Die Reise hat mir bewusst gemacht, welchen unglaublichen Wert die europäische Gemeinschaft für uns alle hat. Mehr als 70 Jahre Frieden und Wohlstand. Wir sollten alles dafür tun, das zu bewahren.*

**5. Was würden Sie im Sattel eines Motorrades denn unbedingt erleben wollen?**

*Ich bin schon Rallye Raid Weltmeisterschaft gefahren. Das war wirklich eine unglaublich schöne Zeit. Alles, was ich mir jetzt noch wünschen kann, wäre dann vielleicht noch meinen 100. Geburtstag im Sattel (lacht).*

**6. Als gestandener Motorradfahrer und Unternehmenslenker**

**„Mobility“: Wird der Verbrenner im Motorrad aussterben und kann ein E-Motorrad diesen „Verlust“ kompensieren?**

*Natürlich muss sich auch die Zweiradindustrie mit einer Abkehr von fossilen Brennstoffen beschäftigen. Das ist in Zeiten des Klimawandels die Verantwortung der gesamten Mobilitätsbranche. Größe und Gewicht der Batterie sind beim Motorrad derzeit noch ein Hindernis. Doch die Entwicklung macht große Fortschritte. Was den Fahrspaß angeht, mache ich mir – genau wie bei den E-Autos – keine Sorgen. Der E-Antrieb ist absolut sportlich. Das direkte Ansprechverhalten passt perfekt zu einem Zweirad.*

**7. Warum passt Ducati perfekt zu Audi?**

*Es sind zwei hochemotionale Premiummarken, die sich optimal ergänzen. Das gilt im Übrigen für die gesamte Markengruppe, zu der auch Lamborghini und Bentley gehören. Kurz gesagt: vier faszinierende Marken, die im Team noch stärker sind.*

**Fahrbericht Ducati Multistrada V2 S**





# ENTSPANNUNGS-TOURER

Ducati überarbeitet die „kleine“ Multistrada und verpasst ihr neben der Euro-5-Tauglichkeit auch einen neuen Namen. Die einzige Multi mit V-Twin trägt ab sofort den Zusatz „V2“ optional mit angehängtem „S“. Sonst setzt man in Bologna mit gezielten Änderungen aber auf Evolution statt Revolution.