

**Marathonmotor** Ducati Multistrada 1000DS



**MULTISTRADA'S  
IN ALLE KLEUREN**

**N**iet een, niet twee, niet drie, maar liefst vier Multistrada 1000DS'en staan er bij Leon van der Poel in de schuur. Van elke kleur eentje. Overbodig om te zeggen dat Van der Poel de Ducati Multistrada 1000DS een geweldige motor vindt. Met één van deze Multistrada's heeft hij inmiddels al bijna 200.000 kilometer gereden en het einde is nog lang niet in zicht.

De 71-jarige Leon van der Poel uit Breezand was als tiener al geïnteresseerd in brommers en motoren. 'Maar het heeft tot mijn 43e geduurd, voordat ik motor ben gaan rijden. Mijn ouders hadden een bloembollenbedrijf en ik was de enige zoon die zou in het bedrijf gaan werken. Ik had als "brommercoureur" al niet zo'n beste reputatie opgebouwd en mijn ouders waren veel te bang dat ik op de motor brokken zou gaan maken. Mijn vader was niet sterk genoeg om het bedrijf alleen te runnen in het geval ik in de kreuken zou komen te liggen. Ik had de keuze: of motorrijden of in het bedrijf komen werken. Achteraf kan ik dat wel begrijpen, maar toen was ik niet zo blij met die mededeling. Toen ik begin veertig was, heb ik het bedrijf van mijn vader overgenomen. Het was hard werken (was het eerder ook al), want vanaf dat moment was ik zelf verantwoordelijk voor alles. Naast al het werk was ik toe aan een nieuwe uitdaging. Dat werd fietsen, maar niet voor lang.' Het verlangen naar een motor was er nog steeds. Leon haalde op zijn 43e zijn motorrijbewijs ('groot gelijk' zei mijn vader toen) en kocht een Yamaha XJ900. 'Ik kwam erachter dat er bij mij in het dorp een motorclub was (MIOS - Motorrijden Is Ons Stre-



## 'Op een Italdag is mijn liefde voor Ducati geboren.'

ven). Met die club heb ik mijn eerste motortocht gereden. Dat klikte direct, het is een gezellige club en ik ben meteen lid geworden. De Yamaha heb ik ongeveer een jaar gehad. Mijn volgende motor was een één jaar oude BMW R 100 RS. Volgens mijn vrienden een "ouwe-lullen-motor" maar ik vond hem mooi en het reed geweldig. Ik heb er zo'n 200.000 kilometer mee gereden. Met vrienden ben ik op de BMW een aantal keren bij Ducati Club-wedstrijden gaan kijken. Dat vond ik wel interessant. Maar als BMW-rijder mocht je niet in het rennerskwartier parkeren. Ik vond de Ducati's prachtige machines, maar vanwege problemen met mijn knie, de BMW R 100 RS werd al een probleem, hoefde ik er niet aan te denken om op zo'n sportieve Duc te gaan rijden. Totdat ik op een Italdag de Ducati Multistrada 1000DS zag staan. Daar kon ik wel op zitten. Mijn liefde voor de Multistrada was geboren.'

### Kleur

In 2003 kocht Leon zijn eerste Multistrada, een rode. Leon: 'Ik was de koning te rijk en liet geen kans onbenut om met de motor op pad te gaan. Toertochten en vakanties in het buitenland, allemaal plezierkilometers. Maar in Oostenrijk ging het een keer mis (mijn vader had gelijk) toen ik een bocht miste. Op zich nog geen ramp, maar in het gras stond een betonpaaltje waar ik met mijn knie tegenaan kwam. Motor in

### GEMONTEERDE ACCESSOIRES

- zelfbouw topkoffer
- hogere Zero Gravity-kuipruit
- Bagstar-tanktas
- chromen tankdop
- analoge olietemperatuurmeter
- geanodiseerde rem- en koppelingsvloeistofpotjes, stuurindopjes en koppelingsdeksel
- Gidiall-kettingsmeersysteem
- Daytona-handvatverwarming
- Ducati-pootsokken
- Louis-handkappen
- Fehling-crossstuur
- Marchesini-velgen
- Arashi-remschijven
- koplampbeschermer
- verlaagde voetsteunen
- rvs koppelingsbeschermerkorf
- extra (shooper) voetrust rechts
- Ducati-duozit vervangingskap met opbergruimte
- rvs reservebenzinehouder
- kunststof achterspatbord in kleur
- Termignoni-uitlaatsysteem met katvanger
- ledverlichting
- spullentas
- zelfbouw bagagerek
- zadel van een 1100S

### RICHTPRIJZEN BIJ MOTORZAAK

Reken voor een nette Multistrada 1000DS op een bedrag tussen de 4.000 en 5.000 euro.

### EERDER IN MOTO73

9/2003

eerste test

### LEON VAN DER POEL

Woonplaats	Breezand
Leeftijd	71 jaar
Beroep	bloembollenkweker
Rijdt sinds	1994

### DUCATI MULTISTRADA 1000DS

Bouwjaar	2003
Kilometerstand	204.114 km
Aangeschaft	2006 (8.667 km)
Nieuw prijs	circa € 13.000,-
Dagwaarde	onbetaalbaar
Rijstijl	toer
Gebruik	toer/vakantie
Brandstofverbruik	1:20
Olieverbruik	nihil
Onderhoud	zelf



## 'In mijn veredelingsbedrijf van hyacinten draait het ook om kleuren.'

puin, knie in puin. Gelukkig hebben ze in de Oostenrijkse ziekenhuizen door ski-ongelukken ervaring door met dit soort breuken en kon alles weer naar behoren worden gerepareerd. Van de verzekering kreeg ik net voldoende geld uitgekeerd om weer een andere Multistrada te kopen. Een grijze met een zwart frame van drie jaar oud met slechts 8.600 kilometer op de teller. Wat ik begreep van de vorige eigenaar was dat die persoon maar niet kon wennen aan het karakter van de motor. Maar ik had er wel schik mee. Niet lang daarna kocht Leon ook nog een

witte Multistrada, maar de 'grijze' was de motor waarmee hij het vaakst reed. 'Het enige wat me tegenstond van die motor was de kleur. Daarom heb ik later nog een rode Multistrada aangeschaft. Al het rode kuipwerk is inmiddels verhuisd naar de "grijze". Zodoende heb ik nu een rode Multistrada met een zwart frame. De rode is grijs geworden, de witte is nog wit en sinds kort is er nog een zwarte bijgekomen om het kleurenpalet compleet te maken. Alleen een gele ontbreekt nog. Ach, ik heb de ruimte, hoef als vrijgezel aan niemand verantwoording af te leggen en veel

### REPARATIES EN PROBLEMEN

Eerste 105.000 km geen reparaties nodig

**105.000 km** koplampunit vervangen (steen door het glas)

**125.000 km** bougieedoppen en kabels preventief vervangen

**133.000 km** lagerblok achterwiel vervangen

**137.000 km** voorste cilinderkop vervangen vanwege lekke klep, koppelingspomp en schakelstang met lager vervangen

**140.000 km** absorptierubbers kettingwiel vervangen

**154.000 km** koppelingspomp vervangen

**171.000 km** reparatie kilometerteller

**178.000 km** revisie koppeling

**195.000 km** achterste cilinderkop vervangen vanwege afgebroken klepgeleider

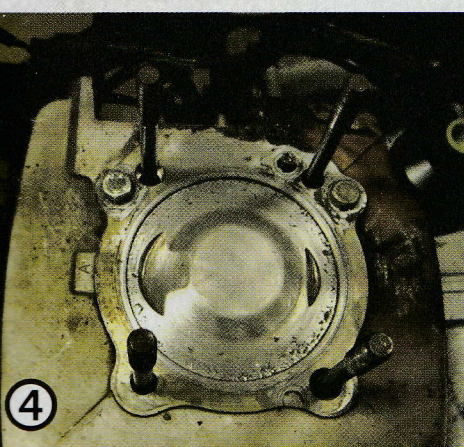
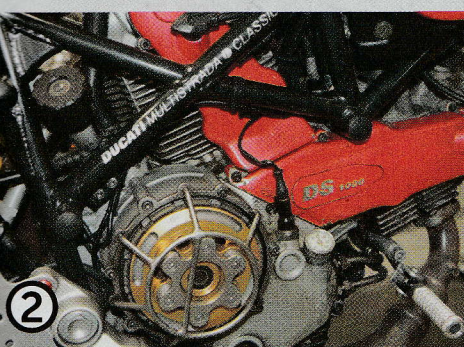
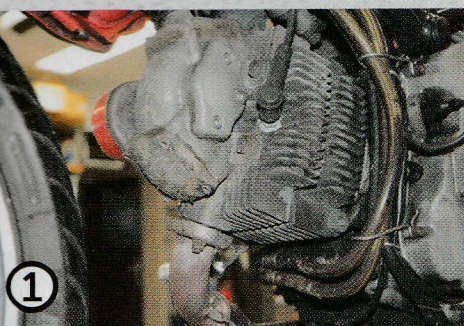
**201.000 km** koppelingshendel vervangen

motorrijden is nog steeds mijn streven. Op de Multistrada heb ik inmiddels een groot deel van Europa doorkruist. Daarnaast run ik ook nog steeds mijn bollenbedrijf met als specialisatie het veredelen van hyacinten. Daar draait het ook om kleuren.'

### Cilinderkoppen

Het onderhoud aan de Ducati's doet Leon deels zelf en deels werd het door Bruggeman Motoren gedaan. 'Bij Bruggeman werd veelal het reguliere onderhoud gedaan. Aparte dingen of accessoires opbouwen doe ik meestal zelf. Ik knutsel graag. Mijn Multistrada is verre van origineel en dan heb ik het niet alleen over de kleur. Omdat de benzinemeter hoogst onbetrouwbaar is – de meter geeft soms aan dat de tank nog half vol is, terwijl er geen drup meer in zit –, heb ik altijd een





① Zowel de voorste als de achterste cilinderkop zijn vervangen. ② De voetpakking bij de voorste cilinder vertoont een lichte olie lekkage. ③ Op elektrisch gebied zijn er met de Multistrada uit 2003 nooit problemen geweest. ④ De kapotgelopen klepgeleider heeft zijn sporen op de zuiger achtergelaten. Maar deze zuiger zit er nog steeds in. ⑤ Eigenaar Leon van der Poel volgt met belangstelling de bevindingen van MOTO73-expert Van Sleuwen.

extra kattetje benzine bij me. Hiervoor heb ik een rekje gemaakt dat links achter onder het zadel hangt. En dan zit er ook nog een constructiefoutje in de ontluchting van de tank. Alvorens ik ga tanken, blaas ik met een slangetje eerst voor de ontluchting. Doe ik dat niet, dan is de kans groot dat de tank vanwege een luchtbel maar voor de helft wordt gevuld. De originele uitlaatdempers zijn vervangen door Termignoni's. Verder heb ik zelf een stevig bagagerekje in elkaar gelast. Zo heb ik ook een ander topkuipframe gemaakt om ruimte te scheppen voor mijn Garmin XT. Het zadel is vervangen door eentje van een 1100S. Dat zadel is vlakker en zit beter. Omdat ik problemen heb met het buigen van mijn rechterknie, heb ik een lagere voetsteun en een extra voetsteun die verder naar voren zit gemonteerd.'

## GOED OM TE WETEN

De Multistrada 1000DS werd in 2003 geïntroduceerd, nadat dit model al anderhalf jaar eerder onder de aandacht was gebracht. Voor Ducati was dit het eerste model in het allroadsegment, al moet je bij 'allroad' bij de Multistrada niet direct aan offroad denken. De Multistrada was nog steeds een sportieve Ducati, maar dan voor op de kleinere, bochtige (berg)wegen. Het blok van de 1000DS (DS staat voor Dual Spark, twee bougies per cilinder) is een doorontwikkeling van het 900SS-blok. Het 1000DS-blok kreeg meer cc's, injectie en een flink koppel. De eerste modellen hadden aanvankelijk een te korte zijstandaard. Vanaf model 2006 is die standaard aangepast. In 2007 maakte het 1000cc-blok plaats voor één van 1100 cc. In 2010 werd een compleet nieuwe Multistrada geïntroduceerd met een totaal nieuwe styling, luchtgekoeld werd vloeistofgekoeld en kabelloze gasbediening. In 2018 kwam de opvolger, de Multistrada 1260. Deze is verkrijgbaar in vier verschillende uitvoeringen. De eerste Multistrada had 84 pk aan boord, de laatste versie bijna het dubbele (158 pk). In 2005 en 2006 is er ook een Multistrada 620 op de markt geweest.



1

Tot aan de 100.000 kilometer vroeg de Multistrada om niet veel meer dan nieuwe olie, filters, ketting en banden. Leon: 'Niets bijzonder dus. Eerder is alleen het koppelpompje vervangen. Die dingen zijn gewoon slecht, maar dat is bekend. Later is dat onderdeel nog twee keer vervangen. Het eerste serieuze probleem was bij 137.000 kilometer. Een klep van de voorste cilinderkop lekte. De complete kop vervan-

gen (ik had een reservekop liggen) was de snelste en goedkoopste manier om weer te kunnen rijden. Omdat de motor niet helemaal lekker liep, ben ik een paar jaar geleden naar MAD-racing in Noord-Scharwoude geweest om de ECU optimaal te laten afstellen. En dat is gelukt. Op de vermogensbank bleek de Ducati zelfs nog meer vermogen te leveren dan af-fabriek. En wat ik niet direct had verwacht; na de

afstelbeurt was de motor een stuk zuiniger: 1 op 20 tegen daarvoor 1 op 16.' Afgezien van die keer dat Leon in Duitsland per ongeluk diesel in plaats van benzine had getankt, is de ophaaldienst maar één keer in actie hoeven te komen. 'Dat was in 2021 in Duitsland. In een mum van tijd zat alles onder de olie. De olie droop van de achterband. Er bleek een klepgeleider van de achterste cilinder afgebroken (overdruk in het carter, olie via ontluchting naar buiten). Door de ANWB is de motor weer thuisgebracht. De reparatie heb ik zelf uitgevoerd. Stukjes klepgeleider hadden sporen achtergelaten boven op de zuiger, maar verder viel de schade mee. Om de reparatie zelf te kunnen uitvoeren, heb ik wel wat gereedschap moeten maken om overal bij te kunnen. Zoals eerder gezegd, ik knutsel graag. En als het wat langer duurt, geeft niet, er staat altijd een andere Multistrada klaar om mee te rijden.'



2

### Op de brug

Een Ducati met twee ton op de teller is niet

① Tot zijn eigen verbazing constateert Leon dat het balhoofd-lager na twee ton aan vervanging toe is. ② Zo zag de Multistrada 1000DS er in eerste instantie uit.

## DUCATI MULTISTRADA 1000DS MOTOR

Type	90°-L-twin
Cilinderinhoud	992 cc
Boring x slag	94 x 71,5 mm
Kleppen/cilinder	2
Compressieverh.	10,5:1
Carburatie	injectie
Transmissie	zesbak
Eindoverbr.	ketting

### PRESTATIES

Max. vermogen	84 pk @ 8.000 tpm
Max. koppel	84 Nm @ 5.000 tpm

### RIJWIELGEDEELTE

Frame	stalen brugframe
Vering voor	upsidedownvork
Vering achter	monoschokdemper
Veerweg v/a	165/141 mm
Rem voor	twee 320mm-schijven met vierzuigerklauw
Rem achter	245mm-schijf met tweezuigerklauw
Banden v/a	120/70ZR17, 100/50ZR17



vervangen; tegen de verwachting van de eigenaar in blijkt dat nu toch wenselijk. 'We hebben ze erger gehad, maar deze mag ook wel een keer', aldus Van Sleeuwen. Door zelf te voelen kan Leon niet anders constateren dan dat de MOTO73-expert gelijk heeft.

De remschijven voor (bijna nieuw) en achter (amper gebruikt) zijn in orde. Om lekkende voorvorkkeerringen te voorkomen zijn de vorkpoten voorzien van 'sokken', wat volgens de eigenaar prima werkt. Om langer met de ketting te doen is er een eenvoudig (Ali), maar doeltreffend handmatig kettingsmeersysteem gemonteerd. 'Ik doe 50.000 kilometer met een ketting, wat volgens mij best lang is.' Voor- en achterwiellagers zijn in orde. De rubbers van de tandwieldrager zijn een keer vervangen. Leon: 'Het "lagerblok" van het achterwiel is ook een keer vernieuwd. Losse lagers bleken niet leverbaar, het hele blok moest worden vervangen, wat 700 euro ging kosten. Ik heb net

zo lang gezocht (Ali) tot ik passende lagers had gevonden en was toen voor 100 euro klaar. Wel een beetje een verschil.' Oliedicht is het motorblok niet. De voetpakking van de achterste cilinder lekt, wat zowel links als rechts bij het blok voor een licht oliespoor zorgt. Daar valt mee te leven als het niet erger wordt.

Op elektronisch gebied is de Ducati nagenoeg klachtenvrij geweest. Alleen de digitale teller heeft een keer de geest gegeven. Leon: 'De teller is gerepareerd bij Carmo. De tijdelijk niet geregistreerde kilometers zijn er toen weer bij opgezet.' De Multistrada waarmee Leon op bezoek is noemt hij zijn 'werkpaard', maar ook zijn andere Multistrada's hebben respectabele kilometerstanden. 'Het hoeft geen betoog dat ik ook in de toekomst met Multistrada's blijft rijden. Ik hoef geen nieuwe, vindt deze mooier en aan de kleine ongemakken ben ik gewend. Nu nog ergens een gele op de kop zien te tikken en mijn verzameling is compleet.'

# 'Nu nog ergens een gele Multistrada op de kop tikken.'

## MERKENCLUB

Er is een Nederlandse Facebookgroep waarvoor je je kunt aanmelden: Dutch Ducati Classic Multistrada Group.