

# MOTORRAD

85 000 wählten

**Honda VF 750 F**

## Motorrad des Jahres



Sprinter mit  
Kondition?

**Honda  
CBX 550**

**25 000 km -  
Langstreckentest**

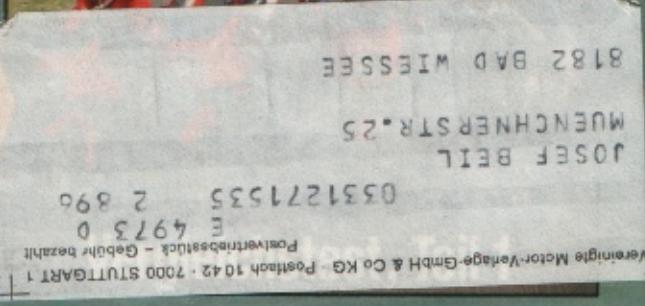
Die 80er  
des Jahres

**Hercules  
RX 9**

**Erster Test**

Lust oder Frust?

**Benelli 900 Sei**  
**Ducati 900 S 2**  
**Laverda 1000 RGS**  
**Moto Guzzi 850**  
**Le Mans III**



Klassiker mit  
neuem  
Schwung

**Triumph  
TSS**

**Erster Test**

**TECHNIK UND TEST**

**Vergleichstest italienische Oberklasse, Teil 1**

# Rassebande

**Motorrädern aus Italien eilt ein zwiespältiger Ruf voraus.**

**Die sechszyndrige Benelli 900 Sei,  
die neue Ducati 900 S 2, die sportliche Laverda RGS 1000  
und die Moto Guzzi Le Mans III werden  
von Liebhabern für ihre hochkarätige Technik gelobt,  
von Kritikern für Mängel im Detail gescholten.**

**Text: Michl Koch;  
Dokumentation: Horst Vieselmann, Michael Griep;  
Fotos: Ulrich Schwab**





Ihre Zulassungszahlen sind zu gering, als daß sie in den Bestsellerlisten geführt würden. Aber ihr Ruf ist sagenhaft: Die sechszyndrige Benelli 900 Sei, die neue Ducati S2, die sportive Laverda RGS 1000 und die traditionsreiche Moto Guzzi Le Mans III sind Motorräder mit dem exklusiven Flair von ausgeprägten Liebhaberstücken.

Wer eine der vier Maschinen besitzen will, der muß auf einiges verzichten können: auf mindestens 11 600 Mark und auf ein ziemlich dichtes Händlernetz, nach japanischem Vorbild.

Motorradfahrer, die angesichts des Kaufpreises sinnie-

ren, daß es für soviel Geld gleich zwei japanische Sonderangebots-750er zu kaufen gibt, scheiden als würdige Eigner von vornherein aus. Und nur diejenigen, die den erhabenen Besitzerstolz weit über die Annehmlichkeit einer nahegelegenen Fachwerkstatt setzen, kommen als Liebhaber ernstlich in Frage.

Nach den klassischen Gesetzen der italienischen Motorradindustrie wird den Käufern dafür zweierlei geboten. Zum ersten eine ganz bedächtige Modellpolitik: Der große Moto Guzzi-V-Motor wird seit nunmehr 16 Jahren liebevoll weiterentwickelt, der Ducati-V-Twin geht ins verflixte 13. Jahr seiner Bauzeit, und die

beiden jüngsten Maschinen, Benelli und Laverda, haben auch schon neun Jahre auf dem Buckel.

Zum zweiten genießen alle italienischen Rahmen den Ruf, härter und besser zu sein als der Rest der Welt. Wer die Konstruktion der Rahmen untersucht, entdeckt freilich verblüffende Unterschiede: Nur zweimal findet sich der klassische Doppelschleifen-Rohrrahmen; bei Benelli mit einem einzigen Oberzugrohr, bei Laverda mit einem verschweißten Dreirohrverbund als Rückgrat. Der Guzzi-Rahmen besitzt zwar zwei Unterzüge, zur einfacheren Demontage des Triebwerks sind beide aber verschraubt. □

## TECHNIK UND TEST

### Vergleichstest italienische Oberklasse, Teil 1

Der bestechend einfach aus geraden Rohren geschweißte Ducati-Rahmen ist unten of-

fen. Der Motor wird zwischen den vorderen Haltestreben und der Schwingenlagerung als tragendes Teil eingeschraubt.

Das funktioniert offensichtlich ganz ausgezeichnet,

denn im Vergleich der Fahrwerke erzielte die Ducati zusammen mit der Guzzi die Bestnote zehn für absolut hervorragende Fahrstabilität. Auch die Laverda marschiert mustergültig geradeaus, wo hingegen die Benelli bei ho-

hen Geschwindigkeiten dazu neigt, um die Hochachse zu pendeln, sobald der Hinterradreifen nicht mehr ganz nagelneu ist.

Die Fahrwerkgeometrie-Daten untermauern den Fahrerindruck: Die Ducati-Gabel steht im flachen 60,5 Grad-Winkel zur Fahrbahn und kann außerdem üppige 145 Millimeter Nachlauf vorweisen. Bei der unruhigeren Benelli dagegen stehen 62,5 Grad Gabelwinkel und nur 90 Millimeter Nachlauf in der Konstruktionszeichnung.

Die grundstabile Ducati-Geometrie lässt Zweifel aufkommen, ob soviel Geradeaus-Sturheit in Verbindung mit dem üppigen Radstand von 1520 Millimetern überhaupt noch freche Kurvenfahrt zulässt. Doch hier spielt die Ducati S2 ihr geringes Gewicht als Trumpf aus. „Optimale Schräglagenwechsel. Ohne Zweifel die sportlichste der vier Maschinen“, bescheinigte MOTORRAD-Tester Horst Vieselmann im Testprotokoll und war sich dabei mit den anderen Testern weitgehend einig.

Die Guzzi aus Mandello wirkt vor allem bei hohen Geschwindigkeiten etwas trüger, wenngleich sie bei langsamer Fahrt fast in die Kurven hineinfällt.

Das übermäßig hohe Gewicht belastet das Fahrverhalten der Laverda RGS 1000: 269 Kilo mit vollem Tank sind auf kurvigen Strecken eher hinderlich. Außerdem wird die schwere Maschine in schnellen Biegungen leichter unruhig als die beiden Maschinen mit den V-Motoren.

Dieselbe Unart pflegt die Benelli mit dem breiten Sechszylindermotor noch etwas ausgeprägter, wenngleich ihre Handlichkeit sehr wenig unter dem hohen Schwerpunkt des Motors leidet.

Nur die Laverda RGS besitzt genügend Bodenfreiheit, um ▶

### Meßwerte und Verbrauch

	Benelli 900 Sei	Ducati 900 S2	Laverda RGS 1000	Moto Guzzi 850 Le Mans III
<b>Bremsverzögerung</b>				
100–0 km/h	m (m/s <sup>2</sup> )	44,7 (8,63)	49,7 (7,76)	50,1 (7,70)
130–0 km/h	m (m/s <sup>2</sup> )	75,8 (8,60)	80,3 (8,12)	82,4 (7,91)
<b>Tachometerabweichung</b>				
Anzeige 50/80	km/h	46/76	49/78	44/73
Anzeige 100/130	km/h	95/124	95/123	91/120
Anzeige V <sub>max</sub> sitzend		205	194	230
effektiv	km/h	189	187	219
<b>Verbrauch</b>				
Landstraße, Schnitt		Super	Super	Super
80 km/h	Liter/100 km	6,2	5,5	6,8
Autobahn, Schnitt				
130 km/h	Liter/100 km	7,2	6,5	8,5
Testverbrauch	Liter/100 km	6,7	6,0	7,7
Aktionsradius Test	km	291	317	286
Tankinhalt/Reserve	Liter	19,5/2	19/2	22/3
				23/4,2

### Sturz- und Verschleißteile

	Benelli 900 Sei	Ducati 900 S2	Laverda RGS 1000	Moto Guzzi 850 Le Mans III
Sturzstelle				
Kupplungshandhebel	31,30	22,04	21,57	17,20
Handbremshebel	35,30	29,55	21,57	19,35
Rückspiegel	15,20	41,64	43,16	26,50
Lenker	72,30	72,78	46,78	80,80
Blinker komplett	48,60	32,04	23,08	28,20
Tachometer	298,70	217,92		214,30
Drehzahlmesser	197,—	196,73	525,45	159,20
Scheinwerfer komplett	239,—	160,01	85,76	96,95
Gabelstandrohr	184,19	142,95	181,17	155,—
Gabeltauchrohr	230,52	211,88	230,82	168,45
Rad vorn	601,90	433,07	442,86	557,35
Rad hinten	589,38	479,06	452,22	602,60
Auspufftopf	382,50	204,19	296,28	288,20
Tank	358,90	412,45	676,77	481,75
Fahrerfußraste	23,57	38,14	31,80	53,35
Soziusfußraste	15,66	11,13	24,01	41,55
<b>Summe</b>	<b>3322,02</b>	<b>2705,58</b>	<b>3103,30</b>	<b>2970,75</b>
<b>Verschleißteile</b>				
Sekundärkette	311,74	144,80	238,82	—
Bremsbeläge vorn	76,—	61,70	69,24	60,60
Bremsbeläge hinten	38,—	30,95	34,62	44,90
1 Kolben mit Ringen	179,44	129,45	153,34	175,50
Zündspule	89,25	61,02	124,28	70,80
Luftfilter	17,40	11,75	17,15	11,10
Ölfilter	8,50	10,80	23,39	12,55
<b>Summe</b>	<b>720,33</b>	<b>450,47</b>	<b>660,84</b>	<b>375,45</b>

## TECHNIK UND TEST

### Vergleichstest italienische Oberklasse, Teil 1

die Neigungswinkel bis an die Vertrauengrenze der Pirelli-Bereifung zu steigern. In der Bewertung der aktiven Fahrsicherheit muß sie trotzdem Abzüge einstecken, weil die Gabel im Geschwindigkeitsbereich zwischen 50 und 100 km/h leicht um die Lenkachse zittert.

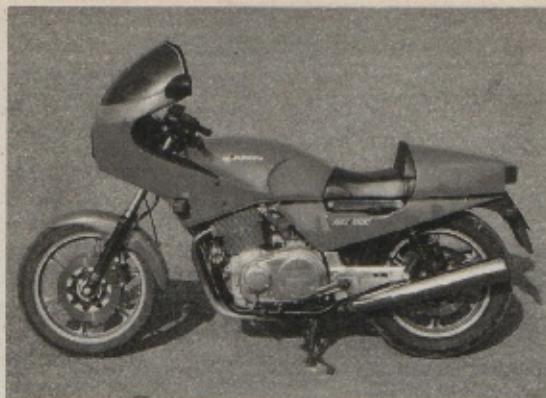
Dafür kann die Laverda-Gabel gerade auf welliger Fahrbahn begeistern: Sie wirkt sehr sensibel und feinfühlig, führt sehr präzise und erleichtert den Umgang mit der schweren Maschine. Die Ducati-Gabel, äußerlich mit dem Laverda-Bauteil identisch, wirkt in der nur 227 Kilo schweren Maschine deutlich straffer, regelrecht sportlich.

Die beiden Gabeln von Moto Guzzi und Benelli lassen noch mehr Härte spüren. Durch straffe Dämpfung verlieren sie auf holpriger Fahrbahn schon mal den Bodenkontakt.

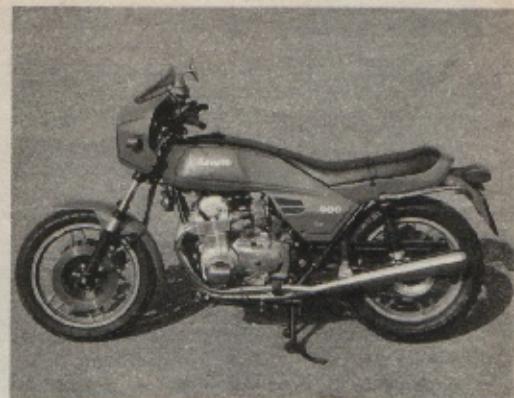
Gerade die Ducati, die jahrelang mit kompromißlos harten Federbeinen über die Fahrbahnen rumpelte und dem Fahrer kaum Fahrkomfort gönnen wollte, kann jetzt im Modell S 2 durch ihre komfortable Abstimmung begeistern. Die hinteren Federbeine schlucken praktisch alles, was bundesdeutsche Landstraßen zu bieten haben, sie sind aber noch so straff gedämpft, daß keine Fahrwerkunruhen auftreten.

Guzzi Le Mans und Laverda können da beileibe nicht mithalten. Und die Benelli plagt den Fahrer mit geradezu ungesunder Härte der hinteren Federelemente.

In der Ausrüstung der Bremsen waren sich alle Hersteller bemerkenswert einig: Alle Bremszangen stammen vom italienischen Verzögerungsspezialisten Brembo, wirken



Laverda RGS 1000: schwerer Dreizylinder



Benelli 900 Sei: wendiger Sechszylinder

aber auf unterschiedlich große Gußscheiben.

Trotzdem ist bei Nässe Vorsicht geboten, denn so unbirrt wie die moderneren Sinterbelag-Bremsen von BMW oder Kawasaki funktio-

nieren die italienischen Bremsen nicht. Stets ist eine fast wirkungslose Phase einzuplanen, bevor die Scheiben abtrocknen und die Beläge kraftvoll zapacken.

Bei Trockenheit dagegen ver-

zögern vor allem die Anlagen von Ducati und Laverda ausgezeichnet dosierbar mit sauber zu erastendem Druckpunkt.

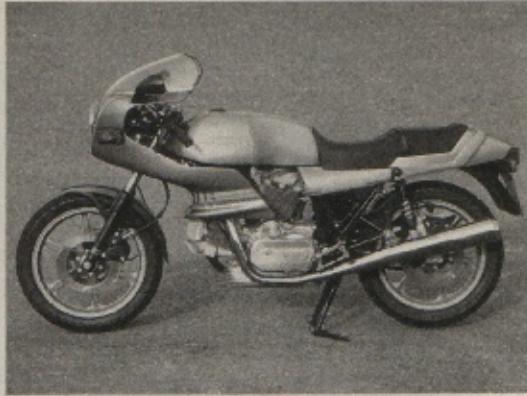
Die Integralbremsanlagen an Benelli und Moto Guzzi sind

#### Technische Daten: Fahrwerk

Sturzteile	Benelli 900 Sei	Ducati 900 S2	Laverda RGS 1000	Moto Guzzi 850 Le Mans III
Rahmenbauart	Doppelschleifen-Rohrrahmen	Doppelrohrrahmen unten offen	Doppelschleifen-Rohrrahmen	Doppelschleifen-Rohrrahmen, Unterzüge abschraubar
Federung vorn	Teleskopgabel	Teleskopgabel	Teleskopgabel	luftunterstützte Teleskopgabel
Federung hinten	Federbeine	Marzocchi-Federbeine	Marzocchi-Federbeine	luftunterstützte Federbeine
Einstellung vorn	keine	keine	keine	keine
Einstellung hinten	dreifach	fünffach	fünffach	dreifach
Federweg vorn/hinten mm	130/95	130/75	130/95	125/95
Standrohrdurchmesser mm	35	38	38	35
Reifen vorn	100/90 H 18	100/90 V 18	100/90 V 18	100/90 V 18
Reifen hinten	120/90 H 18	110/90 V 18	120/90 V 18	110/90 V 18
Abrollumfang hinten mm	2060	2000	2060	2000
Bremse vorn, Ø mm	Scheibe, 300	Doppelscheibe, 290	Doppelscheibe, 280	Scheibe, 300
Bremse hinten, Ø mm	Integral, Scheibe vorn, 300, Scheibe hinten, 260	Scheibe, 290	Scheibe, 280	Integral, Scheibe vorn, 300, Scheibe hinten, 250
Betätigung vorn/hinten	hydraulisch	hydraulisch	hydraulisch	hydraulisch
Radstand mm	1420	1520	1520	1490
Lenkkopfwinkel Grad	62,5	60,5	61	62
Nachlauf mm	90	145	115	110
Fahrzeuglänge mm	2150	2020	2200	2205
Sitzhöhe mm	800	800	800	780
Lenkerbreite mm	700	630	640	580
Wendekreis mm	5470	6750	6100	4910
Gewicht vollgetankt kg	249	227	269	247
Gewicht vorn/hinten kg (%)	121/128 (48,6/51,4)	105/122 (46,3/53,7)	127/142 (47,2/52,8)	117/130 (47,4/52,6)
zulässiges Gesamtgewicht kg	410	390	440	430
Preis Mark	11 660,-	12 171,35	13 188,-	11 950,-



Moto Guzzi 850 Le Mans III: Sportler



Ducati 900 S 2: wendiges Leichtgewicht

mindestens gewöhnungsbedürftig. MOTORRAD-Tester Michael Griep notierte nach umfangreichen Bremsversuchen: „Bei sportlicher Fahrweise läßt die Dosierung der Integralbremsen zu wünschen übrig. Die Benelli überbremst hinten zu leicht.“

An der Benelli Sei und an der Moto Guzzi Le Mans findet der Fahrer bonbonbunte, aber absolut verwirrende Schaltereinheiten am Lenker. Auch nach gründlicher Ein gewöhnung greift er häufig daneben.

Wenn es um den Komfort von Fahrer und Beifahrer geht, erinnern sich die italienischen Motorradhersteller offensichtlich sehr gut an die alte Devise, daß nur das gelobt sei, was auch hart mache. Sämtliche Testfahrer klagten gleichermaßen über die schmalen und harten Sitzgelegenheiten auf Benelli, Guzzi und Ducati. Mit dem Laverda-Sitz waren nur die Großgewachsenen zufrieden, denn sein vorderes Ende ist allzu spartanisch gepolstert. Dafür hat es der Beifahrer auf der Laverda am bequemsten, dank günstiger Sitzposition und ausreichendem Windschutz.

Ähnlich gemütlich hat es der Sozus nur noch auf der Benelli, wo der Fahrer dank hohem Lenker aufrecht vor ihm sitzt. Auf Ducati und Moto Guzzi wird der Fahrer dagegen in betont sportliche Sitzhaltung gezwungen: Oberkörper flach über dem Tank, die Beine stark angewinkelt,

die Hände auf die schmalen Lenker gestützt. Weitaus sorgfältiger als bei Maschinen mit hohen Lenkern müssen die Anstellwinkel der Stummellenker und die Position der Lenkerhebel für jeden Fahrer anders eingestellt werden. Und so mancher, der die extrem sportliche Sitzposition auf der Ducati erst als unbequem bemängelt hatte, wollte nach einigen Änderungen gar nicht mehr absteigen.

Beim Vergleich der Verschleißteil-Kosten schneidet die Guzzi am günstigsten ab,

vor allem, weil sie dank Kardanantrieb auf den kostenintensiven Kettenaustausch verzichten kann. Ducati-Fahrer sollten dagegen darauf achten, daß sie beim ersten fälligen Kettenwechsel gleich eine O-Ring-Kette montieren. Denn die ist auch nicht teurer als das serienmäßige, weniger sorgfältig abgedichtete Exemplar.

Bei der Betrachtung der Servicefreundlichkeit gerät der Ducati ihre schönste technische Delikatesse zum Nachteil: Die desmodromische

Ventilsteuerung, die ohne Schließfedern arbeitet, ist pflegeintensiv. Zumindest während der Einfahrt ist eine häufige Kontrolle empfehlenswert. Die Einstellarbeiten dauern knapp vier Stunden, müssen aber bei kaltem Motor ausgeführt werden. Also steht die Maschine mindestens einen Tag in der Werkstatt. An der Moto Guzzi dagegen lassen sich die Einstellarbeiten am Ventiltrieb in knapp 20 Minuten erledigen; ein Vorteil der auf den ersten Blick reichlich antiquiert wirkenden Stößelsteuerung.

Die zwölf Ventile im Benelli-Motor können dank Einstellschräubchen unter dem Ventildeckel relativ zügig kontrolliert und nachgestellt werden. Der Laverda-Motor trägt kleine Einstellplättchen unter den Ventilstößeln. Bei dieser Konstruktion verändert sich zwar das Ventilspiel kaum, dafür müssen aber zum Nachregulieren beide Nockenwellen demontiert werden.

Pannen blieben ziemlich selten: Gerissener Gaszug an der Laverda, dazu ein reichliches Dutzend defekter Rücklichtbirnen; die Guzzi streikte kurzzeitig wegen Wassereinbruchs im Verteiler; die Benelli verlor laufend Benzin, bis ein undichter Hahn stillgelegt wurde; der Zündfunke für den stehenden Ducati-Zylinder geriet einmal auf Abwege. Wenn nur das Bordwerkzeug bei allen vier Maschinen so gut wäre wie bei der Laverda, wäre alles kein Problem gewesen.

Es sind eben alle vier Maschinen, an denen gelegentlich geschraubt werden darf. Da soll es Fahrer geben, die das nicht abschreckt. Wer die Fahrwerke der vier Testmaschinen erlebt hat, kann sie verstehen. □

Zwischenwertung				
	Benelli 900 Sei	Ducati 900 S2	Laverda RGS 1000	Moto Guzzi 850 Le Mans III
<b>Fahrwerk und Bremsen</b>				
Stabilität, Gerade/Kurven	8/8	10/10	10/8	10/9
Handlichkeit	9	9	7	8
aktive Sicherheit	8	8	8	8
Abstimmung Telegabel	7	8	9	7
Abstimmung Federbeine	6	9	7	7
Gewicht	8	10	5	8
Bremsweg	9	8	8	9
Bremsdosierung Hand/Fuß	8/9	10/9	10/9	8/9
<b>Summe</b>	<b>80</b>	<b>91</b>	<b>81</b>	<b>83</b>
<b>Ausstattung und Komfort</b>				
Armaturen, Instrumente	6	9	9	7
Verarbeitung	7	8	10	8
Komfort Fahrer/Beifahrer	8/9	8/6	9/10	8/6
Reichweite	9	9	9	10
<b>Summe</b>	<b>39</b>	<b>40</b>	<b>47</b>	<b>40</b>
<b>Wirtschaftlichkeit</b>				
Kaufpreis	8	8	7	8
Verbrauch	9	10	8	10
Sturz, Verschleißteile	7	9	8	9
Servicefreundlichkeit	8	7	7	10
<b>Summe</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>30</b>	<b>37</b>
<b>Gesamtsumme Teil 1</b>	<b>151</b>	<b>165</b>	<b>158</b>	<b>160</b>
<b>Platz</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

Teil zwei des Vergleichstests in MOTORRAD 1/1983: Motoren und Fahrleistungen