



Wiesen-Überraschung:
Seltener Besuch stattet
PS der Schwäbischen A
mit vier Exoten ab. Wann
sieht man schon Laverda
650 Sport, Ducati 748,
Ducati 750 SS und
Laverda 750 SFC (von
links) gemeinsam?

Klassiker gegen Moderne: Ducati 750 SS, Ducati 748 Biposto,
Laverda 750 SFC, Laverda 650 Sport

Streich-Quartett

Vor 20 Jahren spielten Ducati und Laverda im Konzert der Sportler die erste Geige. Eine gemeinsame Ausfahrt mit ihren Enkeln klärt, was heute vom Glanz vergangener Tage übrig ist



Stell dir vor, du sitzt im Biergarten und der Ton zweier heranahender Motorräder dringt an dein Ohr. Du hörst, wie die Fahrer die Gänge ausdrehen, immer stärker schwillt das Dröhnen an, und du weißt: Das tiefe, harte Stakkato kann nur aus zwei offenen ContiTüten einer Ducati stammen. Genauso, wie dieser markerschütternde Tenor zu einem Laverda-Megaphon gehören muß. Eine knappe Minute ver-

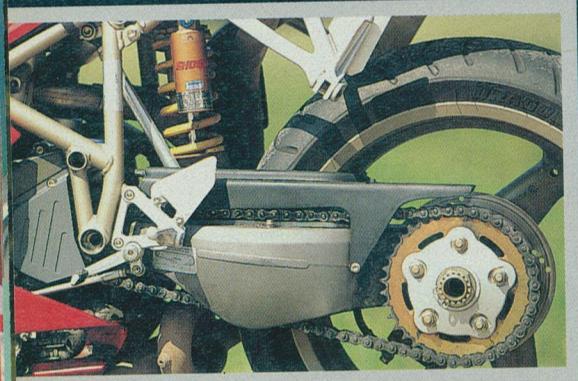
streicht, bis das akustische Inferno im Erzittern von Gläsern und Kaffeegeschirr gipfelt. Noch zwei Sekunden, noch eine, jetzt ein silberner Blitz und ein orangefarbener gleich hinterher – Ducati 750 SS und Laverda 750 SFC, beide Baujahr '74. Schon vor 20 Jahren riß das Viertakt-Konzert das Biergarten-Völkchen mit. Schließlich waren die beiden damals das Nonplusultra unter den Sportlern – limitiert in der Stückzahl und technisch an

die hauseigenen Rennmaschinen angelehnt.

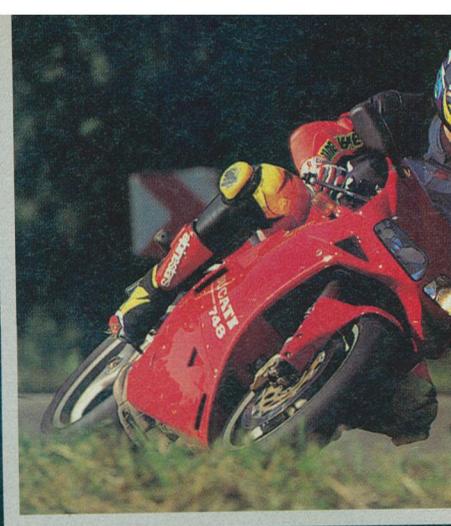
Nur 411 Exemplare der Ducati 750 SS mit dem berühmten Rundmotor verließen von 1973 bis 1975 das Werk in Bologna, was die Italienerin schon damals rar machte. Um so glücklicher waren wir, daß sich Uli Kolb, Besitzer und Fahrer einer der schönsten „Roundcase“-Ducs, die noch laufen, zur PS-Ausfahrt überreden ließ. Fast schon als überirdisches Ge-

schenk werteten wir aber, daß Uli die Laverda auch gleich mitbrachte. „Du kannst nicht sagen, wieviele SFCs wirklich gebaut wurden, da sie Bestandteil der laufenden Produktion herkömmlicher SF-Modelle waren. Die Zahlen schwanken zwischen 543 und 548“, klärt uns der 38jährige Diplom-Ingenieur auf.

Seit diesem Frühjahr ist das alte Duell wieder aktuell. Ducati 748 Biposto und Laverda 650 Sport lautet die Paa-



Der Über-Twin: Die vollgetankt 217 kg leichte Ducati 748 würfelt 98 PS aus ihrem Hightech-V2, glänzt mit Einarmschwinge und rennsportlichen Accessoires. 243 km/h und in 3,6 Sekunden auf 100 km/h, verpackt in hinreißend geschnittene Designer-Couture kosten 24 890 Mark



Andere Welt: Das Handling der 748 erreicht die 750 SS nicht an-



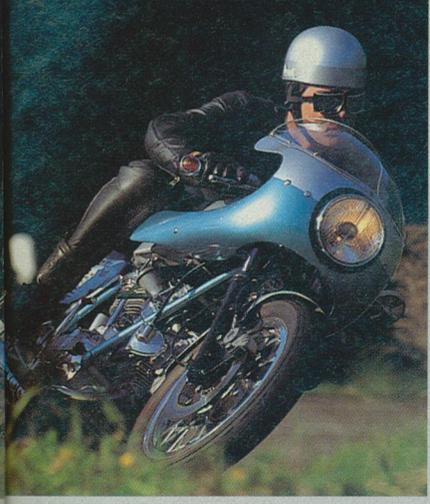
zung, die ihr Konzert bei sportlicher Fahrt aus faszinierenden Klangfarben mischt. Daß im Biergarten alles auf den Sitzen bleibt und zudem auf klapperndes Geschirr verzichten muß, sehen wir den beiden neuen nach. Der starke Arm der EG-Verkehrsminister fordert eben seinen Tribut in Form von akustisch deutlich dezentem Auftreten.

Auch wenn die beiden modernen Sportler ihre Lebens-

äußerungen stark gedämpft verbreiten, sind doch ihre grundlegenden Konstruktionen immer noch dieselben wie bei ihren Urahnen. Beide Ducs schiebt ein 90 Grad-V2 mit einem stehenden und einem liegenden Zylinder vorwärts. Die Kurbelwelle besitzt bei beiden einen Hubzapfen für zwei Pleuel. Geändert hat sich in den letzten 20 Jahren trotzdem einiges. Der neue Motor ist kurzhubiger, wasser-

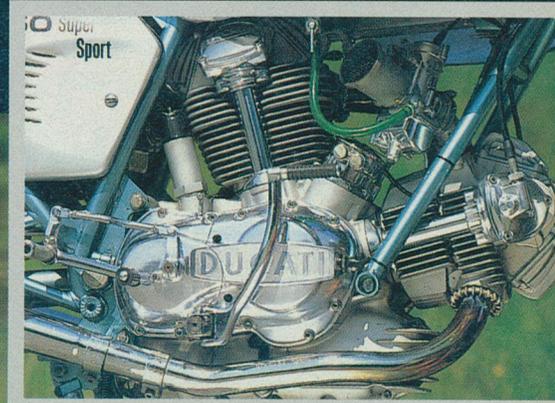
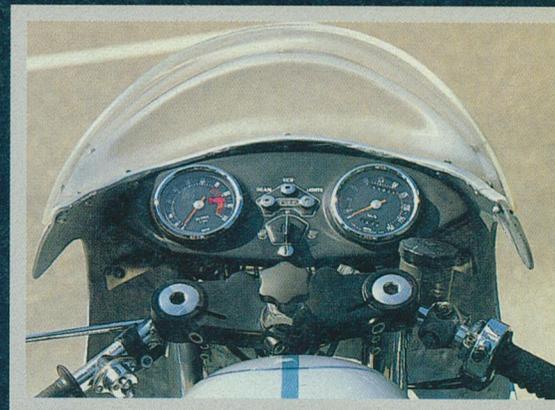
luftgekühlt und trägt Vier- statt Zweiventil-Zylinderköpfe. Die vier Nockenwellen werden über Zahnriemen angetrieben, während sich der alte mit zwei Nockenwellen begnügt, diese dafür aber über Königswellen mit Kegelrädern bewegt. Der neue atmet auch nicht mehr über offene 40er-Dell'Ortos, sondern über 44 Millimeter-Drosselklappen, die Bestandteil einer computergesteuerten Saugrohr-Einspritzung sind.

Auf unserer sportlichen über die schwäbische schlägt sich die '74er-trotz ihrer simplen T blendend. Einfach feiner der betagte Drehmoment am Gas, läuft so vibrator arm wie der neue un wohnt trotz des Leistungstchiedes von 72 zu mit kräftigem Vortrieb. dings erfordert der R dem Oldie einige Ums vom Fahrer. So liegt die



satzweise. Sie ist ein stoischer Geradeausläufer

Wunder der Mechanik: Desmodromisch betätigte Ventile gehörten schon 1974 zu Ducati. Daß die Nockenwellen allerdings über Königswellen und Kegelräder angetrieben wurden, ist kaum mehr vorstellbar. 215 km/h Spitze und etwa 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h



tung wie bei der Laverda 750 SFC rechts, der erste Gang oben. Der nutzbare Drehzahlbereich findet sich ganz woanders als bei der 748. Ab etwa 3000/min liefert das Königswellen-Triebwerk verwertbare Power, bei 5000/min schiebt der Twin mit Macht, und bei wenig mehr als 8500/min (wo die Maximalleistung anliegt) ist Hochschalten angesagt. Etwa dort wird der Hightech-V2 der 748 erst richtig munter und

brennt ein wahres Feuerwerk ab, fast bis 12000/min! Wer uns vor 20 Jahren einen 750er-Twin mit diesen Drehzahlen prophezeit hätte – wir hätten ihn von den Onkels in den weißen Turnschuhen abholen lassen.

Nicht ganz so krass fällt der Unterschied zwischen den beiden Laverdas sowohl in Sachen Leistung als auch Drehvermögen aus. Die alte leistet 75, die neue 76 PS, wobei die

neue aus 100 cm³ weniger Hubraum schöpft. Umso verblüffender sind die Durchzugswerte des aktuellen Vierventil-Triebwerks. Das basiert zwar mit einer obenliegenden Nockenwelle und Luft-/Ölkühlung im Grunde auf einer angegrauten Konstruktion aus der Enduro OR 650 Atlas, wird dank Einspritzung und umfangreichen Detailmodifikationen modernen Ansprüchen aber durchaus gerecht.

Vibrationen sind ein zentrales Thema bei beiden Laverdas. Bei der neuen 650er fühlen wir ein feines Kribbeln in den Lenkerenden – also nichts wirklich schärfendes für Maso-Freaks. Die kommen ausschließlich mit der alten Zweiventil-SFC auf ihre Kosten. Werden die Schieber ihrer beiden 36er Dell'Ortos ab 3000/min geöffnet, vollbringt der Kurbeltrieb zwar eine Art Rundlauf. Das hindert die knapp geschnittene

Fuhrwerk Orange: Die 215 km/h schnelle Parallel-Twin-Laverda 750 SFC war vor 20 Jahren zusammen mit der Ducati 750 SS der Inbegriff des Supersportlers. Die neue 650er geht 208 km/h

Fotos: Hartmann



Die einzig wirklich sportliche Laverda, die alte SFC diente der neuen 650er nicht als Vorbild



Halbschale aber keineswegs daran, in zentimetergroßen Hüben auf und nieder zu schwingen. Für den Piloten stellt sich bis etwa 8000/min besonders im Bereich der Sitzfläche ein Gefühl ein, wie es keine Massage-Praxis dieser Welt vermitteln könnte. Eine Stunde SFC-Fahren, und du bist völlig schmerzfrei.

Beim Fahrwerk brach Laverda mit der Tradition und implantierte den aktuellen Twin

in ein hochmodernes Aluminium-Chassis, wohingegen man bei der SFC auf ein verzinktes, manchmal auch vernickeltes Stahlrohrgeflecht vertraute. Ducati verbaut nach wie vor Stahlrohrrahmen, in denen der Zweizylinder eine mittragende Funktion hat.

Das Beste der vier Motorräder zu ermitteln, war nicht Ziel unserer Tour, weshalb wir uns eine ausführliche Beurteilung schenken. Ohnehin war

vorher klar, daß die neuen in Punkto Funktionalität und Fahrdynamik die Nase vorn haben würden. Interessanter ist, wohin sich die Marken entwickelt haben.

Beide blieben ihren Konzepten eines sportlichen Zweizylinders treu. Nur Ducati brachte es aber mit der 748 fertig, ein supersportliches Image wie vor 20 Jahren mit einem Design zu paaren, das mit „bildschön“ mehr schlecht

als recht beschrieben wird sieht schlicht phantasiaus. Laverda präsentiert der 650er ein bestens funktionierendes Motorrad, verpackt die edle Technik aber in ein legerweltliches Kleid, auf dem gesogut „Hoyasuki“ stehen. Hoffen wir, daß die Laverda-Strategen endlich den zum SFC-Orange wiederfinden. Solange bleibt dem nur übrig, von der alten zu träumen. Jürgen Gab

Die Form folgt der Funktion: Hervorragende Chassis-Qualitäten und ein potenter Zweizylinder trösten nicht über mangelnden Charakter hinweg



BZgA/Projekt-PR, Bonn · Foto: Barbara Kreye

Sie können viel dagegen tun, daß Kinder süchtig werden.

Suchtvermeidung ist ein Weg der vielen kleinen Schritte. Gerade das bietet Eltern, aber auch Verwandten oder Erziehern, die Möglichkeit, etwas zu tun.

Selbstvertrauen stärken, Konfliktfähigkeit fördern, die realistische Einschätzung der eigenen Stärken und Schwächen unterstützen heißt, Kindern die Chance zu geben, eine starke Persönlichkeit zu entwickeln. Das schützt sie mehr vor Sucht und dem Mißbrauch von Alkohol, Tabletten oder Drogen als alle Warnungen und Verbote. „Starke“ Kinder können von sich aus „Nein“ sagen.



Wenn Sie wissen wollen, wie Sie dazu beitragen können, bestellen Sie unsere kostenlose Broschüre (Postkarte an die BZgA, Stichwort „Elternbroschüre Sucht“, 51101 Köln). Oder rufen Sie das Informationstelefon der BZgA an. Unsere Berater

beantworten Ihre Fragen zur Suchtvermeidung oder vermitteln geeignete lokale Hilfs- und Beratungsangebote (Tel. 02 21/89 20 31, täglich von 10 – 22 Uhr).



Eine Kampagne der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung im Auftrag des Bundesministeriums für Gesundheit

Rufen Sie uns an:

02 21/89 20 31