

Supertune: Honda CBR 900 RR • Test: Suzuki Intruder 600, 800, 1400

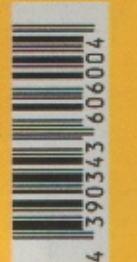
Motorrad-Magazin

MO

11/95

6 Mark

ISS 46,- • sfr 6,-
plus 675,- • lire 7,90
frk 22,- • L 8200,-



Yamaha
YZF 600 R



Kawasaki VN 1500



Kawasaki ZX-7R

Japan-Offensive

Brandheiße Maschinen für 1996



Yamaha XVZ 1300-A Royal Star



Suzuki DR 650



Suzuki
GSX-R 750

VERGLEICHSTEST



Italien-Express

Ducati 750 Supersport • Laverda 650 Sport



Cuore rosso

Italienische Motorräder sind seit jeher anregend fürs deutsche Gemüt. Da rollt das harte R in uns allen, und Cuore rosso klingt tausendmal besser als rote Herzen. Allora, Ragazzi

TEXT UND LICHTBILDER: JO SOPPA

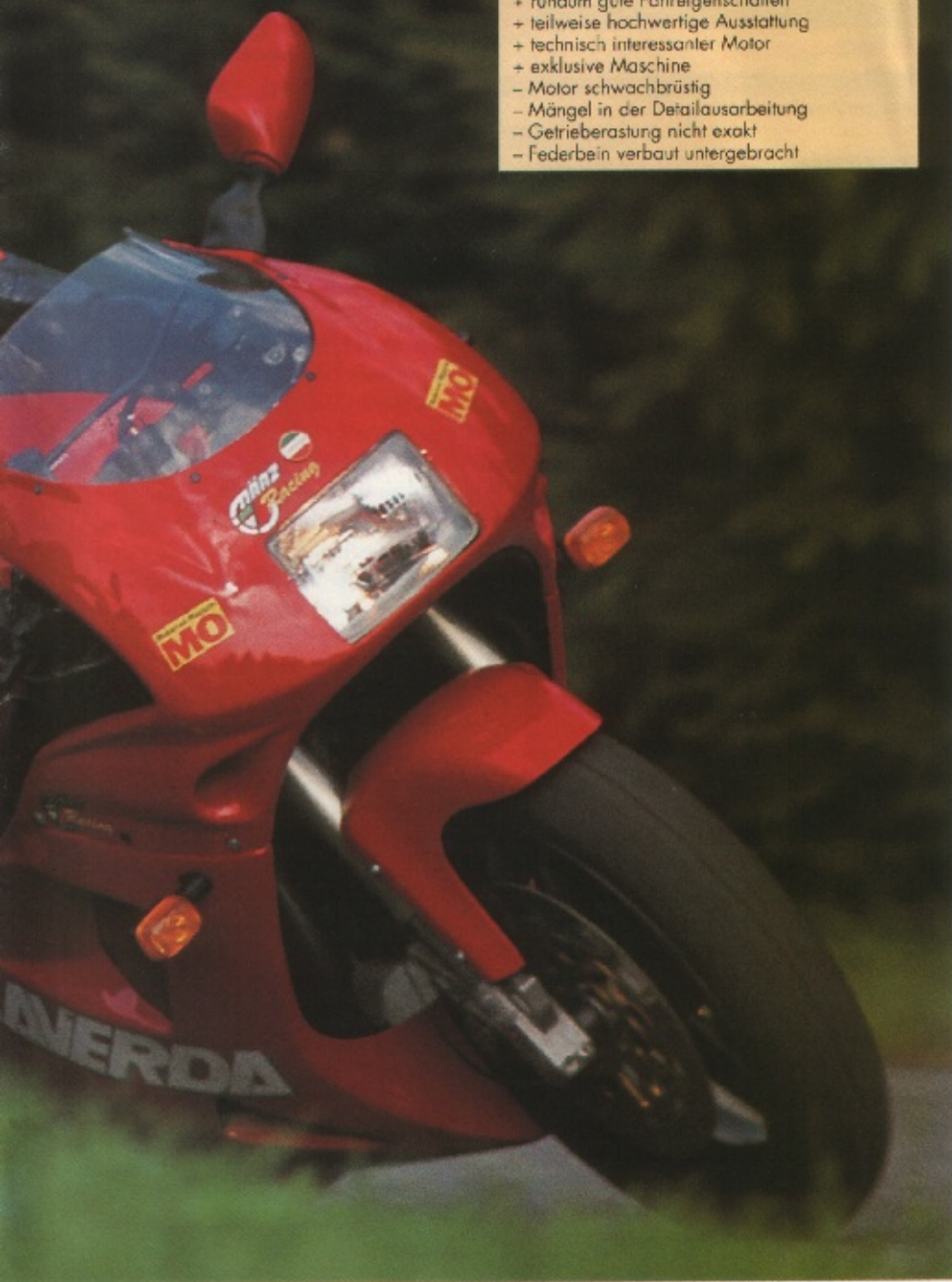
PLUSMINUS

DUCATI 750 SS

- + klarer, übersichtlicher Aufbau
- + rundum gute Fahreigenschaften
- + schöner V-Twin-Sound
- + kein Massenmodell
- federbelasteter Seitenständer
- geringer Lenkeinschlag
- erst ab 3000/min fahrbar
- serviceaufwendiger Motor (Desmodromik)

LAVERDA 650 SPORT

- + rundum gute Fahreigenschaften
- + teilweise hochwertige Ausstattung
- + technisch interessanter Motor
- + exklusive Maschine
- Motor schwachbrüstig
- Mängel in der Detailausarbeitung
- Getrieberastung nicht exakt
- Federbein verbaut untergebracht



Ducati 750 SS und Laverda 650 Sport sind zweifellos Motorräder für Menschen, die genau wissen, was sie wollen. Das angelegte Anforderungsprofil lautet deshalb: Wenig Gewicht, ausreichend Leistung für genüßliches Landstraßenbraten und ein Schuß Exklusivität, gepaart mit eigenständigem, sportlichem Erscheinungsbild. Alles zu einem Preis, der irgendwo noch in Relation zu den

Begriffen Hobby und Vergnügen steht. Kurz, die vielzitierte Traummaschine für den ruhigen Sonntagmorgen.

Ducati, seit jeher in diesem Segment fest im Sattel, offeriert seinen Zweiventil-V-Twin in drei Hubraumvarianten: 600, 750 und 900 cm³. Die 900er ist freilich der Topseller, Deutschland im allgemeinen steht auf Hubraum. Das 750er Modell und speziell die 600 SS rangieren

in der Käufergunst deutlich dahinter. Das hat zwei Vorteile: Beide Varianten sind verfügbar, beidesmal sind die Händler einem freundlichen Verkaufsgespräch nicht abgeneigt. Das heißt, die offiziell genannten 15.790 Mark Kaufpreis für die halbverschaltete 750 SS dürften für Barzahler ohne Bedeutung sein.

Italienische Tradition zum Zweiten heißt Laverda, und sie kostet derzeit 15.990 Mark. Die oberitalienische Firma wurde die letzten Jahre durch etliche Finanzkrisen gebeutelt und befindet sich mit dem aktuellen Modell 650 Sport in einer aussichtsreichen Konsolidierungsphase.

Befeuert wird die 650 Sport durch den betagten, aufgebohrten Halbliter-Twin, der zu Glanzzeiten der Firma schon den Mittelklasse-Sportler Laverda 500 kennzeichnete. Und dieses Modell wurde der Öffentlichkeit bereits 1975 vorgestellt. Zuletzt sah man diesen Zweizylinder, auf 572 cm³ Hubraum gebracht, in der Enduro OR 600 Atlas anno 1987. Dann wurde es langsam still um Laverda, 1990 blieb der bereits gebuchte Stand auf der IFMA unbesetzt. Nicht nur Insider hatten die Marke zu diesem Zeitpunkt abgeschrieben.

Umso erfreulicher, daß es Laverda wieder gibt, nicht mehr im alten Werk in Breganze, dort sitzt jetzt die Firma Diesel mit ihren Jeans, sondern in Zanè, ganz in der Nähe. Deutscher Importeur der Laverdas ist März in Ettlingenweier bei Karlsruhe, vielen auch bekannt als Parallelimporteur für Ducati-Maschinen. März pflegt zweifellos einen guten Draht über den Brenner und hat zwischenzeitlich ein weit gestreutes Händlernetz in Deutschland installiert.

Für unseren Test bekamen wir von März noch eine Maschine aus der Ersterie. Die zeichnet sich durch schlecht passende Verkleidungsteile in Faserlaminat aus. In der aktuellen Fertigung werden bereits Verkleidungsteile aus gespritztem Kunststoff verbaut, so wie es allgemein im Serienbau, auch bei Ducati, üblich ist. Ebenso ist dann die Verschalung im Bereich des Vorschalldämpfers komplett ausgeschnitten. Beim Testmodell setzte das Verkleidungsunterteil an dieser Stelle auf.

Als ergebene Italo- und besonders als Laverda-Fans haben wir uns die Neue sehr interessiert zu Gemüte geführt. Im Vergleich zur Ducati fällt sofort der sehr wechselhafte Verarbeitungsstandard auf. Kann man bei der Ducati durchgängig von hoher, international gültiger Verarbeitungsgüte sprechen, zwicken an der Laverda doch etliche Ungereimtheiten ins



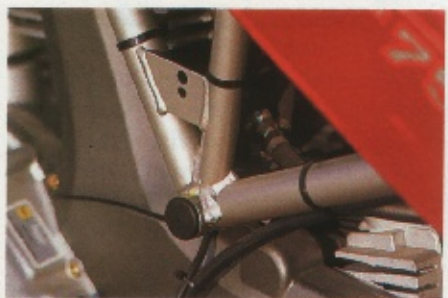
COCKPIT DUCATI 750 SS

Weiß unterlegte Ziffernblätter, Zentralschloß und Marzocchi-Gabel ohne Einstellmöglichkeiten



COCKPIT LAVERDA 650 SPORT

Zusätzlich Öltemperaturanzeige, M-förmige Lenkerstummel und einstellbare White Power-Gabel



FACHWERK

Typisch Ducati ist das Brückenfahrgestell aus verschweißtem Stahlrohr in Dreiecksverbänden. Das bringt Steifigkeit



BLOCKWERK

Voluminöse Leichtmetallprofile, prima verschweißte, das ist die Laverda-Fahrwerksbasis. Rahmenheck angeschraubt



ROTHÄUTE

Schmucke Maschinen für Liebhaber. Zumindest die Laverda ist auch in Gelb, Blau oder Schwarz zu haben. Neu ist zudem die Version Formula mit vielen Teilen in Kohlefaser und speziellem Radial-Handbremszylinder gemäß Renn-Standard: 17.500 Mark

Auge. Beispielsweise besticht das komplette Fahrgestell durch sehr aufwendiges, edles Finish auf Niveau eines Production-Renners. Auf der anderen Seite schüttelt man über Kleinzeug wie die geschludert zusammengebrutzelte Verkleidungsstrebe oder die grobschlächtigen Auspuff-Fußrastenhalterungen den Kopf. Das sind jedoch Dinge, die der Laverda-Enthusiast rasch in Eigenregie verschönern kann. Am besten baut er auch gleich ein Paar Spiegel an, deren Gummitüllen nicht beständig von den Spiegelgehäusen flutschen.

Ernst wird die Geschichte allerdings bei solch grundlegenden Details wie dem Ölschauglas am Motor. Bei der Laverda verbaut man als Bullauge einen von außen eingeschraubten, klaren Kunststoffstopfen. An der Testmaschine lockerte sich der Stopfen, Öl trat aus. Hier muß also dringend ein schußsicheres Bauteil vorgesehen werden.

Ausstattungsbezogen kennt die Ducati nur eine Gemeinheit, und das ist ihr flinker Seitenständer, der bei Entlastung per Federkraft zurückschnappt. Diese Eigenheit ist bereits bei simplen Wartungsdien-

sten wie der Ölstandskontrolle lästig. Wer auf dem Soziusplatz Gepäck festspannen will, tut gut daran, nicht allzu-sehr am Motorrad herumzuzerren. Schnell legt sich die Maschine mit ihren schönen roten Lackteilen auf den Asphalt.

Zumindest gewöhnungsbedürftig ist an der Ducati außerdem der sehr knappe Lenkeinschlag. Wer's nicht kennt und einen flotten Turn, etwa beim Wenden auf einer Landstraße, versucht, kann schnell zur Hauptfigur bei einem sehr erbärmlichen Abgang werden. Bei extrem sportlicher Fahrweise setzt die Auspuffanlage noch größeren Schräglagen Grenzen.

Was das Sitzplatzarrangement angeht, so bieten beide Maschinen ähnliche Angebote: sportlich, aber nicht extrem. Der weit nach hinten gekröpfte Laverda-Lenker erlaubt eine überraschend aufrechte Oberkörperhaltung, im Stadtgewühl ist das sehr angenehm. Überhaupt paßt die Laverda ausgezeichnet. Die Beine ruhen satt an den Maschinenflanken, alle Hebeleien sind prima zu erreichen, die Bedienkräfte von Kupplung, Gas und Bremse harmonisieren untereinander. Nur wer zu den größeren Zeitgenossen zählt, etwa ab 1,85 Meter Körpergröße aufwärts, der hockt auf der Laverda sehr zusammengefoldet. Gleiches gilt in leicht abgeschwächter Form für die Ducati. Durch die geringfügig höhere Sitzposition und den weiter nach vorn gekröpfen Lenker fühlen sich größere Menschen auf der Duc wohler. Am anderen Ende der Meßlatte angesiedelte Zeitgenossen ziehen wiederum den Sitzplatz der kompakter gebauten Laverda vor.

Auf Strecke werden die Unterschiede der beiden Italo-Bikes noch deutlicher. Dem Ideal vom satt losstampfenden Zweizylindermotor entspricht nur die Ducati. Zumindest ab Drehzahlen überhalb von 3000/min. Darunter tourt der 90 Grad Ducati-V-Twin ruckelig.

Von der technischen Warte aus gesehen, bietet die Laverda einen überaus interessanten Motor: luftgekühlt, mit Vierventiltechnik und elektronischer Benzineinspritzung. So wundert es nicht, daß der Reihentwin Gas früher annimmt als die Ducati. Dennoch mag auch der Laverda-Twin keine Drehzahlen unter 2000/min. Zudem herrscht im mittleren Drehzahlbereich Flaute. Feuer brennt die Laverda 650 erst jenseits 6000er-Drehzahlen ab. Dieser Motor braucht Drehzahlen und verlangt somit nach häufigen Gangwechsellern.

Die sind jedoch nicht das große Vergnügen. Klare Rastung ist beim Schalten

DUCATI 750 SS

Charakter: Vernunft-Ducati
Preis: 15.790 Mark (Halbschale)
Service: zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, Ölwechsel und Ventilspielkontrolle alle 10.000 Kilometer
Leistung: 66 PS (49 kW) bei 8500/min, maximales Drehmoment 72 Nm bei 6500/min. Auch mit 34 PS lieferbar
Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, luftgekühlt. Bohrung x Hub 88,0 x 61,5 mm, Hubraum 748 cm³. Verdichtung 9,0. Zwei Ventile pro Zylinder, über je eine oberliegende, zahnriemengetriebene Nockenwelle und Öffner- und Schließhebel betätigt. Zwei Mikuni-Fallstrom-Vergaser, Ø 38 mm. Nießumpfschmierung mit Ölkühler, Ölinhalt 3,5 Liter. Kontaklose Zündung, Zündkerze Champion RA 6 HC, Lichtmaschine 300 Watt, Batterie 12 V/16 Ah, Elektrostarter
Kraftübertragung: Mehrscheiben-Ölbadkupplung, hydraulisch betätigt, kloppengesichertes Fünfganggetriebe, Übersetzung im Schalgetriebe 2,50; 1,71; 1,33; 1,07; 0,97. Endantrieb über Kette, $i_{\text{ges}} = 2,47$
Fahrwerk: Stahl-Gitterrohrrahmen. Upside-down-Gabel, Taudrohr-Ø 41 mm, Federweg 120 mm, hinten Stahlschwinge mit direkt angeschlossenem Zentralfederbein im Cantileverprinzip, Federbasis und Dämpferzugstufe einstellbar, Federweg 125 mm
Räder und Reifen: Ala-Gußräder, vorn 3,50 x 17, hinten 4,50 x 17. Schlauchlose Reifen, vorn 120/60 ZR 17, hinten 160/60 ZR 17. Luftdruck vorn/hinten solo 2,2/2,4 bar, mit Sozius 2,4/2,7 bar. Auf der Testmaschine waren Michelin A/M 89x montiert. Freigegeben sind auch folgende Reifen vorn/hinten: Bridgestone BT 50 Radial, Continental Radial 2000 F/Radial 2000, Dunlop Sportmax, D 202, D 204 und D 364, Metzeler ME Z1/Z2, Michelin A/M 59X, A/M 85X, TX 15/TX25 und Pirelli MTR 01/02
Bremsen: Vorn Doppelscheibenbremse (Brembo), Ø 320 mm, zwei Vierkolben-Festsattel und schwimmend gelagerte Bremscheiben, hinten Scheibenbremse (Brembo), Ø 245 mm, Zweikolben-Festsattel
Maße und Gewichte: Radstand 1410 mm, Nachlauf 103 mm, Nachlaufwinkel 65 Grad, Lenkerhöhe 840 mm, Lenkerbreite 630 mm, Sitzhöhe 780 mm, Gewicht* 193 kg, zulässiges Gesamtgewicht 400 kg, Zuladung 207 kg
Ausstattung: Tankinhalt* 17,5 Liter, Halbverkleidung, Cockpit mit Tacho, Drehzahlmesser, Zünd-/Lamkschloß, Ölkühler. Auch mit Vollverkleidung als „Larenata“ erhältlich, Preis dann 16.190 Mark

TEST- UND MESSWERTE

Leistung auf dem Prüfstand**
 64 PS (47 kW) bei 7300/min
 65 Nm bei 6700/min

Spitze
 solo sitzend 196 km/h
 solo liegend 205 km/h

Beschleunigung
 0 bis 100 km/h 4,1 s
 400 Meter in 12,5 s
 1000 Meter in 25,2 s

Durchzug im letzten (5.) Gang
 60 bis 100 km/h 6,0 s
 60 bis 120 km/h 9,8 s
 60 bis 140 km/h 13,3 s

Verbrauch Super
 Landstraße ruhig 4,8 l/100 km
 Landstraße flott 5,9 l/100 km
 Autobahn 130 km/h 5,7 l/100 km
 Autobahn Vollgas 7,4 l/100 km
 Testverbrauch 6,0 l/100 km
 Ölverbrauch 0,05 l/1000 km
 Test-Tankinhalt 13,6 l
 Reichweite 260 km

Tachogenauigkeit
 Anzeige 50 100 150 km/h
 echte 47 64 142 km/h

Gewicht***
 194 kg, davon 50,1 % vorn

LAVERDA 650 SPORT

Charakter: Renn-Twin ohne Rennklasse
Preis: 15.990 Mark
Service: ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung, Ölwechsel und Ventilspielkontrolle alle 7500 Kilometer
Leistung: 64 PS (47 kW) bei 8000/min, maximales Drehmoment 60 Nm bei 7000/min. Auch mit 34 PS lieferbar
Motor: Viertakt-Zweizylinder-Reihenmotor, luftgekühlt. Bohrung x Hub 78,5 x 69 mm, Hubraum 668 cm³, Verdichtung 9,0. Vier Ventile pro Zylinder, über zwei ebenliegende Nockenwellen und Tassenstäbel betätigt. Elektronische Benzineinspritzung (Weber-Marelli), Trockensumpfschmierung mit zwei Ölkühlern, Ölinhalt 3,2 Liter. Kontaklose Zündung, Zündkerze Champion RA 4 HC, Lichtmaschine 350 Watt, Batterie 12 V/18 Ah, Elektrostarter
Kraftübertragung: Mehrscheiben-Ölbadkupplung, hydraulisch betätigt, kloppengesichertes Sechsganggetriebe, Übersetzung im Schalgetriebe 2,17; 1,48; 1,11; 0,90; 0,78; 0,68. Endantrieb über Kette, $i_{\text{ges}} = 2,50$
Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen, Upside-down-Gabel, Taudrohr-Ø 40 mm, Dämpfungszug- und Druckstufe einstellbar, Federweg 120 mm. Leichtmetallschwinge mit Zentralfederbein, Federbasis, Dämpferzug- und Druckstufe einstellbar, Federweg 100 mm.
Räder und Reifen: Ala-Gußräder, vorn 3,50 x 17, hinten 5,50 x 17. Schlauchlose Reifen, vorn 120/70 ZR 17, hinten 170/60 ZR 17. Luftdruck vorn/hinten solo 2,2/2,4 bar, mit Sozius 2,4/2,7 bar. Auf der Testmaschine waren Pirelli MTR 03/04 montiert. Freigegeben sind auch folgende Reifen vorn/hinten: Michelin A/M 59X und A/M 89X, Dunlop Sportmax, Bridgestone BT 50, Metzeler MEZ1/Z2, Pirelli MTR 03/04
Bremsen: Vorn Doppelscheibenbremse (Brembo), Ø 320 mm, zwei Vierkolben-Festsattel und schwimmend gelagerte Bremscheiben, hinten Scheibenbremse (Brembo), Ø 245 mm, Zweikolben-Festsattel
Maße und Gewichte: Radstand 1375 mm, Nachlauf 103 mm, Nachlaufwinkel 64 Grad, Lenkerhöhe 830 mm, Sitzhöhe 760 mm, Lenkerbreite 620 mm, Gewicht* 200 kg, zulässiges Gesamtgewicht 400 kg, Zuladung 200 kg
Ausstattung: Tankinhalt* 16 Liter (3 Liter Reserve), Tankentfüllstutzen im Sitzbankheck, Cockpit mit Tacho, Drehzahlmesser, Tageskilometerzähler, Seitenständer

TEST- UND MESSWERTE

Leistung auf dem Prüfstand**
 76 PS (56 kW) bei 8900/min
 68 Nm bei 7200/min

Spitze
 solo sitzend 203 km/h
 solo liegend 207 km/h

Beschleunigung
 0 bis 100 km/h in 4,1 s
 400 Meter in 12,5 s
 1000 Meter in 23,8 s

Durchzug im letzten (6.) Gang
 60 bis 100 km/h in 8,9 s
 60 bis 120 km/h in 12,8 s
 60 bis 140 km/h in 17,7 s

Verbrauch Super
 Landstraße ruhig 5,5 l/100 km
 Landstraße flott 7,0 l/100 km
 Autobahn 130 km/h 6,2 l/100 km
 Autobahn Vollgas 7,9 l/100 km
 Testverbrauch 6,8 l/100 km
 Ölverbrauch 0,1 l/1000 km
 Test-Tankinhalt 14,0 Liter
 Reichweite 200 km

Tachogenauigkeit
 Anzeige 50 100 150 km/h
 echte 45 93 144 km/h

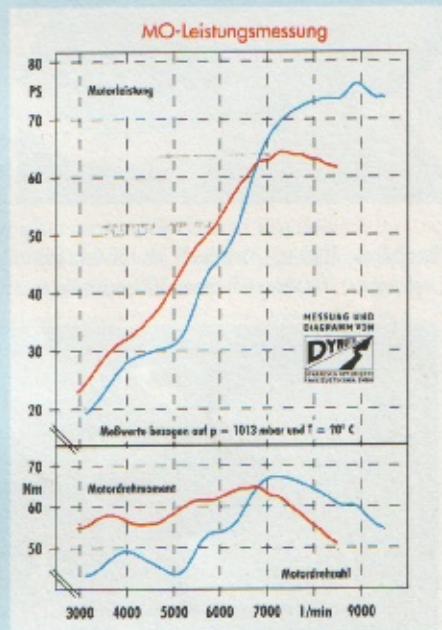
Gewicht***
 208 kg, davon 49,0 % vorn

MO-BEWERTUNG

	DUCATI 750	LAVERDA 650
Motor	●●●○	●●●○
Fahrwerk	●●●○	●●●○
Bremsen	●●●○	●●●○
Komfort	●●●○	●●●○
Komfort Beifahrer	●●●○	●●●○
Motorrad fürs Geld	●●●○	●●●○

AUF DEM PRÜFSTAND

Hubraum statt Drehzahl. Der Vergleich Ducati 750 SS gegen Laverda 650 Sport macht es wieder einmal deutlich. Erst bei Drehzahlen über 7000/min sprintet der Laverda-Vierventiler richtig los. Gemessene 76 PS Maximalleistung bei 8900/min sind andererseits für einen Viertakt-Twin mit exakt 668 cm³ Hubraum der Hit. Diese Performance entspricht gefeierten 113 PS Literleistung! Auch das Drehmomentmaximum von 67 Nm, das unsere zehn-Prozent-Drehmoment-von-Hubraum-Regel gut erfüllt, bestätigt eine interessante Tuner-Erfahrung: Hochgezüchtete Viertakter sind auf der Straße unangenehm fahrbar, weil das Einstiegsdrehmoment gering ist und sie vergleichsweise hoch gedreht werden müssen, bis ordentlich Zugkraft am Hinterrad ankommt. Durch die leistungsstaudigen, verlustarmen Ansaug- und Auspuffsysteme fällt es ihnen aber leichter als der billigen Drosselventile, einen absolut hohen Drehmomentwert zu realisieren. Leider bringt die Laverda durch ihren spitzen Motorcharakter diese Zahlenreihe auf Strecke nicht zur Geltung. Schöne Maximalwerte sind eben nur die halbe Wahrheit. Es müssten mehr als die gemessenen 207 km/h Topspeed drin sein. Sportfahrer sollten es mit einem zwei Zähne größeren Kettenblatt versuchen. Die 750er Ducati bietet in etwa die Leistung einer alten Königswellen-Duc, aber unter Einhaltung der bestehenden Geräusch- und Abgaswerte. So sind sie, die Twins der modernen Zeiten. JS/SL



Laverda 650 Sport: max. 76 PS (56 kW) bei 8900/min
 max. 67 Nm bei 7100/min

Ducati 750 SS: max. 64 PS (47 kW) bei 7300/min
 max. 65 Nm bei 6700/min



LUFTGEKÜHLT

Fürs Auge sieht der Ducati-Twin seit jeher imposant aus. Eher tröstlos der schwarze Verbau unter der Laverda-Schale. Interessant die optimal in der Unterdruckzone platzierten Ölkühler seitlich neben dem Zylinderblock

* Werksangaben
 ** gemessen auf Dynacon-Prüfstand, siehe Leistungsdiagramm
 *** vollgetankt und mit Werkzeug gewogen

LAVERDA KLASSIK: HIRSCHEGGER SC 1200



Für den harten Kern der Laverda-Fans hat auch heute eine richtige Laverda drei Zylinder und mindestens den vollen Liter Hubraum. Robert Hirschegger, der Motoren-Tuner, und Walter Prünner, schnellster Laverda-Treiber Österreichs, gehören zu dieser Zunft. Hirscheggers private SC 1200 sieht auf den ersten Blick immer noch so aus, wie sie 1977 vom österreichischen Laverda-Importeur Sulzbacher als Laverda SC 1200 ausgeliefert wurde. 1983 kaufte Hirschegger die Maschine und hat sie seither permanent umgebaut.

Zur gekürzten Schwinge samt Bilstein-Federbeinen gesellt sich nun die in Italo-Kreisen beliebte Marzocchi MIR-Gabel. Das Motorrad rollt auf 18 Zoll-Campagnolo Magnesium-Rädern. Vorn bremsst eine Mischung aus Kawasaki ZXR- und Suzuki GSX-R-Teilen. Lediglich 209 Kilogramm wiegt die betagte Laverda und rangiert damit im Bereich einer Honda Fireblade.

Wie eingemauert sitzt der Laverda-Treiber zwischen Tank und Höcker. Der linke Fuß tastet vergeblich nach dem Schalthebel, hier wird noch rechts geschaltet. Ungewohnt hart und mit langem Weg rasten die Gänge, der Motor legt bereits ab Leerlauf los. 102 PS wurden am Hinterrad gemessen.

Die Hirschegger-Laverda ist ein kurvengieriges Motorrad, sie wirkt richtig giftig in der Vorderhand. Trotzdem läuft das alte Geschütz tadellos geradeaus. Störend sind nur die harten Schläge, die Gabel und Federbeine austreten. Nichts für lange Touren.

Die beiden Österreicher sind sich darüber im Klaren, daß ihre Motorräder hinsichtlich Alltags-tauglichkeit mit modernen Superbikes nicht konkurrieren können. Sie wollen trotzdem bei ihren Laverdas bleiben, die Frage nach Ersatzteilen kann die beiden nicht erschüttern. „Ventile passen vom Opel Vectra, Getriebehauptlager gibt's beim Toyota-Händler, sonst geht eigentlich nichts kaputt“, erklärt Prünner.

Franz Farkas

ALTES GESCHÜTZ VON 1977

Drei Zylinder, 1000 cm³, Kurbelwelle mit 180 Grad Hubzapfenversatz. Für viele noch immer DER Laverda-Motor



LANGE FREUNDSCHAFT

Robert Hirschegger und Walter Prünner (rechts) sind die Speerspitze der österreichischen Laverda-Fraktion. Man kennt das Eisen, seine Mucken, seine Stärken. Ventile vom Opel, Getriebeleger vom Toyota, und weiter geht's

nicht fühlbar, speziell von Gang 1 auf Gang 2 landet man öfters im Leerlauf.

Auffallend an der Test-Laverda auch der unruhige Leerlauf mit sporadischen Aussetzern, die aber selten im Absterben der Maschine gipfeln. Den nominellen Leistungsvorteil auf dem Prüfstand kann die Laverda auf der Straße nicht entsprechend umsetzen. Die Laverda erscheint nur kräftig, wenn sie gnadenlos gedreht wird, dann vibriert der Motor aber wie ein alter Vierzylinder. Unter dem Strich bleibt deshalb der Ducati-Motor der angenehmere Begleiter.

Glanzpunkt der Laverda ist zweifellos das Fahrwerk mit umfangreich einstellbaren Federelementen Marke White Power. Zielgenau, handlich, aber niemals nervös. Diese Mischung trifft genau den Geschmack der sportlichen Straßenfahrer. Einziges Haar in der Suppe ist der sehr verbaut untergebrachte Monoshock. Das Handrad zum Einstellen der Zugstufendämpfung ist praktisch nicht bedienbar, ändern der Federvorspannung ist zudem elende Fummelarbeit.

Trotz einfacher Ausstattung auf der Fahrwerkseite hinterläßt die Ducati auch hier ein gutes Bild. Im direkten Vergleich muß der Fahrer zwar mehr am Lenker arbeiten als im Laverda-Sattel, insgesamt bekommt der Ducati-Käufer aber auch Fahreigenschaften geboten, die in die Rubrik „genüßliches Kurvenschwingen“ einzuordnen sind. Einzig die harte Abstimmung des Chassis fordert vom Fahrer Nachsicht. Auf schlechtem Belag wird die Duc zum Schüttler.

Beim Bremsen wiederum hinterläßt die Laverda den besseren Eindruck. Die serienmäßigen Gußscheiben von Brembo beißen gut, im Gegensatz zur Ducati-Bremse, die sich vergleichsweise weich und taub anfühlt. Tip für Ducati-Bremsler: die serienmäßige Handbremspumpe gegen eine der Honda CBR 900 RR austauschen.

Fazit: So wie die Dinge stehen, muß der beste Freund weiterhin zum Ducati-Händler geschickt werden. Dort bekommt er italienische Rasse und Eleganz beinahe alltagsgerecht zugeschnitten. Die Laverda ist, so wie wir sie gefahren haben, mehr für den vergebenden Enthusiasten geeignet, der dann ein über weite Strecken hochwertig aufgebautes Fahrzeug mit Mängeln im Detail erwirbt. Noch zeichnet die Laverda ein gewisses Prototypen-Stadium. Das hat auch seinen Reiz, denn für vergleichsweise günstiges Geld bietet die 650 Sport viel handwerkliche Arbeit. Glücklicherweise wird damit freilich nur derjenige, der die Aura eines Motorrades vor die Funktion stellt. □

Fotos: Farkas