

MOTORRAD



VERGLEICHSTEST
Bimota DB 4
Ducati 900 SS
Laverda 750 S Formula

ITALO-TRAUMBIKES

Exklusiv

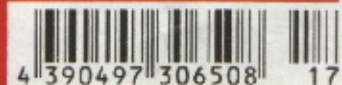


Fahrbericht
Neue Cagiva
Raptor 650

Fahrwerksabstimmung
Die wichtigsten
Supersportler

Mit Klasse-Cruiser:
en BMW,
d Suzuki
kauf
595
enring

Aboservice, PF 103445, 70029 Stuttgart
Postvertriebsstück "Entgelt bezahlt", E 4973
0100553401 1 8
Q-Bike
Mühlenhagen 149
20539 Hamburg



Vergleichstest

- Bimota DB 4
- Ducati 900 Supersport
- Laverda 750 S Formula





KRIBBELN IM BAUCH

Aufregend anders, anregend aufwendig, ungewöhnliche technische Lösungen. Italienische Motorräder eben. Bimota, Ducati und Laverda zeigen, wie die Welt auf zwei Rädern auch aussehen kann. Von Michael Pfeiffer; Fotos: Markus Jahn



Drei aufregende Alternativen

Vergleichstest Italo-Bikes

Kernig bollert der Ducati-V2 der Bimota aus seinen Schalldämpfern, holt tief Luft in der zur Zeit wohl offensten Airbox der Welt, spielt eine ganze Sinfonie von Verbrennungsgläuschen. Hat das TÜV? Si, klar hat das TÜV. Die Geräuschprüfung wurde in Italien abgelegt, dem Land, in dem Messgeräte irgendwie anders geeicht sind. Was gut klingt, darf man nicht einfach verbieten. Die Gesetze aus Brüssel? Na ja, die Nordeuropäer können eben nicht richtig genießen. Haben kein schönes Wetter, keine Amore. Und keine Bimota. Eine Bimota muss klingen, und zwar gewaltig. Basta!

Und sie muss gut aussehen. Tut die DB 4 zweifelsohne mit ihrer zierlichen, schlanken Gestalt, der schmalen Sitzbank, klar gestalteter Halbverkleidung und den vielen Kleinigkeiten, an denen der Blick hängen bleibt. Aus dem Vollen gearbeitete Gabelbrücken, Lenkerstummel sowie Fußrastenhalter, ein kunstvoll gefächertes Alurahmen und eine aufwendig gefertigte Dreiecksschwinge. Detailverliebtheit, wie sie heutzutage schon fast vergessen schien. Bimota DB 4 – ein Beweis für die Rückkehr der Riminesen zu alten Werten.

Auf alte Werte besinnt sich die Laverda 750 S Formula ebenfalls. Zumindest was ihren Namen betrifft, denn Formula steht in der Ahnengalerie als Synonym für das sportliche Topmodell. Das Design der aktuellen 750er eher nicht. Erinnert in etwa an eine Mischung aus Kawasaki ZXR 400 und Yamaha FZR 600. Ziemlich langweilig und fad. Aber beim Sound zählt auch die Laverda zu den herausragenden italienischen Klangwundern. Tönt nach überdimensionierter, ultra-starker Suzuki GS 500 E, und richtig böse, wenn sie antritt. Muss vermutlich das gleiche Messgerät gewesen sein wie bei der Bimota.

Die Ducati pöbelt so sanft wie keine andere aus ihren dicken Töpfen. Klingt eher heiser als aufregend. Aber Ducati gehört ja auch Amerikanern, da hat man wohl ganz genau gemessen. Und das Design? Eine 900er Supersport mit Gummi? Stilbruch! Was soll denn dieser schwarze Wulst am Tank, die beiden seitlichen schwarzen Blenden und der in einer dicken Gummilippe gelagerte Scheinwerfer? Nix für Puristen, die pflegen ihre alte Supersport und warten auf die nächste Generation.

Was schade ist, denn die Motorqualitäten der aktuellen 900er Supersport be-

geistern. Der Desmo zieht von 2000/min bis über 9000/min satt durch. Völlig ohne Leistungsloch. Die Einspritzung arbeitet tadellos, kein Ruckeln, kein Patschen, Gasgriff auf, und die Power ist da. Würde Honda einen 900er-Zweiventil-Desmo bauen, er würde genau so funktionieren. Perfekt. Und gemessene 86 PS sind ein Wort, beschleunigen die Ducati in gut 16 Sekunden auf 200 km/h und sorgen für 225 km/h Topspeed. Da kann keine alte Supersport mithalten, auch keine getunte.

Aber die neue Bimota DB 4. Die hat denselben Motor, aber mit eigener Einspritzung, Airbox und Auspuffanlage. Macht zwei PS mehr in der Spitze und drei PS weniger in der Mitte. Und noch viel mehr Spaß. Der Zweizylinder geht brutal ans Gas, will seine Pferde ständig ausspielen, reizt und kitzelt an der rechten Handinnenfläche. Man muss ihn geradezu jagen. Dazu vibriert der 90-Grad-V-Twin in der Bimota viel weniger als in der Ducati. Bei der wird's ab 7000/min fast schon lästig.

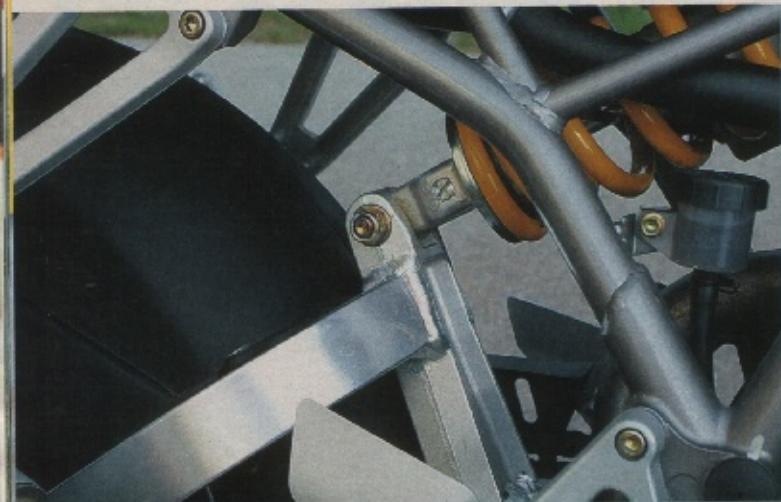
Noch sanfter läuft das Laverda-Triebwerk. Allerdings erst ab 3000/min, darunter rappelt es heftig im Antriebsstrang, hüpfert die ganze Maschine. Doch dann geht's ab, steigt die Leistungskurve bis auf wilde 95 PS, um bei 9400/min in den



Bimota DB 4

Bimota besinnt sich wieder auf die alten Werte: aus dem Vollen gearbeiteter Fußrastenhalter, handlamierte Tank-Sitzbank-Verkleidung, handwerklich perfekt verarbeiteter Rahmen. Die DB 4 ist der leichteste Viertakt-Straßensportler der Welt

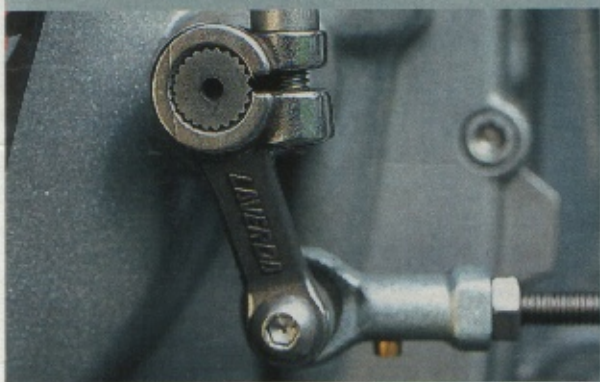




Ducati 900 SS

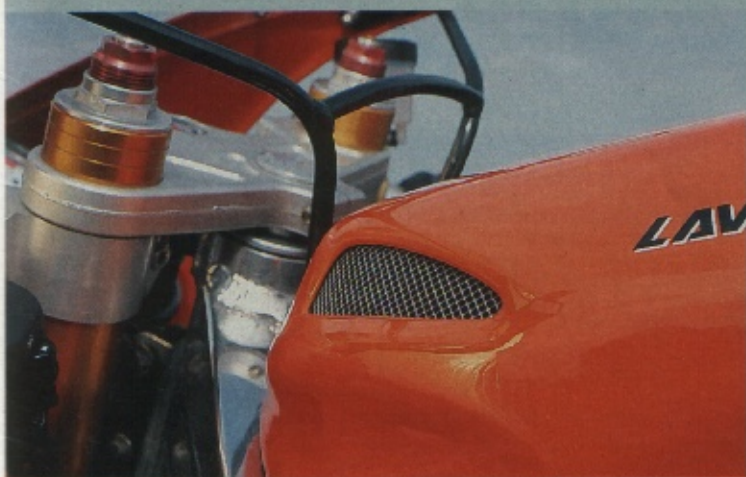
Ducatis Diktat der Großserie: Schweißnähte funktionell, aber wenig liebevoll, Verarbeitung routiniert und rationalisiert. Die 900 Supersport spannt den Piloten stark über den langen Tank, Handling ist nicht gerade ihre große Stärke, eher die ruhige Art





Laverda 750 S Formula

Laverdas Grobbaukasten: polierter Rahmen, aber unschöne Gabelbrücke, wuchtiger Verkleidungshalter, Kiemen ohne Funktion. Dennoch, sie fährt durch die Kurven wie ein heißes Messer durch die Butter. Schmale Reifen und ein stabiler Rahmen machen es möglich



Vergleichstest Italo-Bikes

Begrenzer zu drehen. Gut, im Vergleich zu den beiden 900ern ist der 750er untenrum ein wenig schwach, fehlen bis zu acht PS. Da hilft keine Wasserkühlung und kein Vierventilkopf. Aber ab 7000/min liegt die Laverda vorn. Und beschleunigt deshalb noch eine Sekunde schneller auf 200 km/h. Ein Wert für Techniker: Das höchste spezifische Drehmoment liegt bei 109 Nm/Liter, ein Spitzenwert für einen Saugmotor.

Sensationell auch die Schaltwege der Laverda: Nie war der Weg von einem Gang zum nächsten so lang. Okay, Spaß beiseite, aber der Formula-Pilot muss schon konzentriert schalten, um nicht zu früh den Ganghebel loszulassen. Der Erste ist sehr kurz übersetzt, also Vorsicht: Vollgas führt bei dem Kraftprotz von Motor mit seiner extrem geringen Schwungmasse zu einem heftig in die Höhe schnellenden Vorderrad. Zudem sei vermeldet, dass die Kupplung im Laufe des Tests immer heftiger quietscht. Schönheitsfehler, hoffentlich.

Kupplung und Getriebe arbeiten bei Bimota und Ducati bestens. Kurze, präzise Schaltwege, eng gestufte sechs Gänge, gut dosierbare Kupplungen, das passt. Was gar nicht passt: der Lenkungs-dämpfer der Bimota. Der wirkt so stark, dass man um die Kurven eiert. Also weg damit. Die DB 4 schlägt eh nicht mit dem Lenker. Weder bei Topspeed noch auf Bodenwellen. Eine feine Sache ist dagegen die handlamierte Tank-Sitzbank-Verkleidung, die perfekten Kontakt zur Maschine bietet. Die Sitzposition auf der komfortabel gepolsterten Bank ist sehr versammelt. Die Fußrasten passen für kleine und große Menschen, die Lenkerstummel müssen etwas nach außen gedreht werden. Nur die Spiegel, die sind zu klein, zu nah an der Verkleidung, da ändert Einstellen nichts. Sie bieten keinerlei Rücksicht.

Vollgetankt wiegt die Bimota nur 185 Kilogramm, der leichteste Viertakt-Straßensportler überhaupt. Entsprechend spielerisch lässt sie sich bei niedrigen Geschwindigkeiten fahren. Lustvoll schwingt sie durch enge Kurvenkombinationen, fantastisch, dieses Handling,

diese Zielgenauigkeit. Eine Wonne, aus Kurven herauszubeschleunigen, die reine Freude, eine verzwickte Kombination anzugehen.

Bei hohen Geschwindigkeiten dominieren allerdings die Kreiselkräfte der recht schweren Räder und üppig dimensionierten Pirelli-Reifen. Dann wird die DB 4 erstaunlich steif in der Lenkung. Trotzdem wirkt sie bei Höchstgeschwindigkeit leicht labil um die Lenkachse, egal, ob mit oder ohne Lenkungs-dämpfer. Eine Folge der extrem auf Handlichkeit ausgelegten Geometrie mit 67 Grad Lenkkopfwinkel und nur 91 Millimeter Nachlauf. So ist ihr die Laverda über den gesamten Geschwindigkeitsbereich gesehen sogar überlegen. Jenseits von 140 km/h wirkt sie noch handlicher und sorgt mit ihrem ultrasteifen Chassis für ein extrem sattes und stabiles Fahrgefühl. Vorne trägt die Formula einen 120/60er, hinten nicht wie die Bimota einen 180er, sondern einen 160/60-Pirelli. Weniger ist in diesem Fall eindeutig mehr. Wie ein heißes Messer durch die Butter schneidet die Laverda durch Kurven aller Art.

TECHNISCHE DATEN

<p>Bimota DB 4</p>		<p>Motor Luft-/Ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, Kurbelwelle querliegend, je eine obenliegende, Zahnriemengetriebene Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, desmodromisch betätigt, Nasssumpfschmierung, elektronische Saugrohreinspritzung, Ø 45 mm, Motormanagement, keine Abgasreinigung, E-Starter.</p> <p>Bohrung x Hub 92 x 68 mm Hubraum 904 cm³</p> <p>Nennleistung 61 kW (83 PS) bei 7600/min Max. Drehmoment 81 Nm (8,3 kpm) bei 5800/min</p>	<p>Kraftübertragung Hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.</p> <p>Fahrwerk Gitterrohrrahmen aus Aluprofilen, Telegabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Dreiecksschwinge aus Aluprofilen, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Vierkolbensattel, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Zweikolbensattel, Ø 230 mm.</p> <p>Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17</p>
<p>Ducati 900 SS Carenata</p>		<p>Motor Luft-/Ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, Kurbelwelle querliegend, je eine obenliegende, Zahnriemengetriebene Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, desmodromisch betätigt, Nasssumpfschmierung, elektronische Saugrohreinspritzung, Ø 45 mm, Motormanagement, keine Abgasreinigung, E-Starter.</p> <p>Bohrung x Hub 92 x 68 mm Hubraum 904 cm³</p> <p>Nennleistung 58 kW (79 PS) bei 7500/min Max. Drehmoment 79 Nm (8,1 kpm) bei 7000/min</p>	<p>Kraftübertragung Hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.</p> <p>Fahrwerk Gitterrohrrahmen aus Stahlrohr, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Dreiecksschwinge aus Aluprofilen, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Vierkolbensattel, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Zweikolbensattel, Ø 245 mm.</p> <p>Reifen 120/70 ZR 17; 170/60 ZR 17</p>
<p>Laverda 750 S Formula</p>		<p>Motor Wassergekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Taschenstößel, Nasssumpfschmierung, elektronische Saugrohreinspritzung, Ø 44 mm, Motormanagement, keine Abgasreinigung, E-Starter.</p> <p>Bohrung x Hub 83 x 69 mm Hubraum 747 cm³</p> <p>Nennleistung 70 kW (95 PS) bei 9000/min Max. Drehmoment 82 Nm (8,4 kpm) bei 6500/min</p>	<p>Kraftübertragung Hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbäckkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.</p> <p>Fahrwerk Brückenrahmen aus Aluprofilen, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, verstellbare Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluprofilen, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Vierkolbensattel, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Zweikolbensattel, Ø 245 mm.</p> <p>Reifen 120/60 ZR 17; 160/60 ZR 17</p>



Drei anregende Variationen

Fahrwerksdaten

Lenkkopfwinkel 67 Grad, Nachlauf 91 mm, Radstand 1380 mm, Federweg v/h 120/102 mm.

Maße und Gewichte

Sitzhöhe* 810 mm, Gewicht vollgetankt* 185 kg, Zuladung* 225 kg, Tankinhalt/Reserve 18/3 Liter.

Garantie zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Farben Rot/Grau, Gelb/Grau/Schwarz

Grundpreis inkl. MwSt. 24 540 Mark

Nebenkosten 450 Mark

Vollverkleidetes Modell 25 540 Mark

Fahrwerksdaten

Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 100 mm, Radstand 1395 mm, Federweg v/h 120/136 mm.

Maße und Gewichte

Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 203 kg, Zuladung* 197 kg, Tankinhalt/Reserve 16/4 Liter.

Garantie zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Farben Rot, Gelb

Grundpreis inkl. MwSt. 18 990 Mark

Nebenkosten 350 Mark

Fahrwerksdaten

Lenkkopfwinkel 64 Grad, Nachlauf 103 mm, Radstand 1375 mm, Federweg v/h 120/100 mm.

Maße und Gewichte

Sitzhöhe* 810 mm, Gewicht vollgetankt* 208 kg, Zuladung* 192 kg, Tankinhalt/Reserve 19/3 Liter.

Garantie zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Farben Orange/Blau, Orange/Silber

Grundpreis inkl. MwSt. 19 990 Mark

Nebenkosten 350 Mark

MOTORRAD Messungen

Fahrleistungen¹

Höchstgeschwindigkeit

	Bimota DB 4	Ducati 900 SS	Laverda 750 S Formula
Solo	222	225	225

Beschleunigung Solo

	Bimota DB 4	Ducati 900 SS	Laverda 750 S Formula
0-100 km/h	3,5	3,5	3,8
0-140 km/h	6,1	6,3	6,6
0-180 km/h	10,7	10,9	10,9

Durchzug Solo

	Bimota DB 4	Ducati 900 SS	Laverda 750 S Formula
60-100 km/h	5,3	5,2	7,1
100-140 km/h	5,5	5,7	7,7
140-180 km/h	6,6	6,6	8,3

Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv 50/100/Vmax	Bimota DB 4	Ducati 900 SS	Laverda 750 S Formula
km/h	52/105/227	52/105/230	55/108/232

Kraftstoffverbrauch

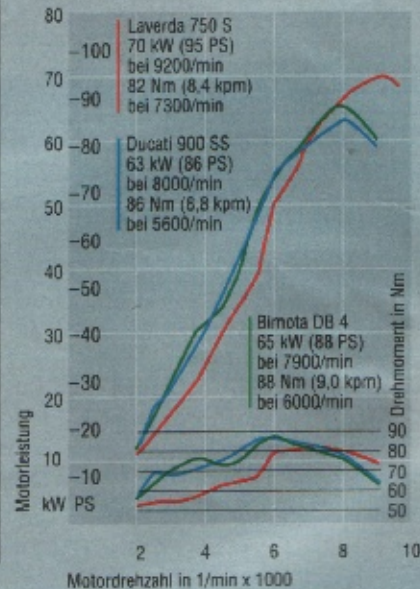
	Bimota DB 4	Ducati 900 SS	Laverda 750 S Formula
Kraftstoffart	Super	Super	Super
bei 100/160 km/h	3,7/5,9	4,4/6,0	4,6/6,0
Landstraße	4,5	5,5	6,0

Theoretische Reichweite

	Bimota DB 4	Ducati 900 SS	Laverda 750 S Formula
Landstraße	400	291	317

¹Messbedingungen: Temperatur 22 Grad, leicht windig; Messort: Autobahn.
²Leistung an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Rollenprüfstand FLA 203.
 DIN-Messung, maximal mögliche Abweichung ± 5 Prozent.

Leistungsdiagramm²





Vergleichstest Italo-Bikes

Was bei ihr extrem stört: Die Fußrasten sind zu nah an den Schalldämpfern montiert, das gibt geschmorte Stiefelsohlen. Und der 750 S-Fahrer sitzt ein wenig zu weit vorn auf der dünn gepolsterten Sitzbank, zu nah am Lenker. Das krasse Gegenteil: die Ducati. Sie spannt den Piloten über einen langen Tank, der noch durch diesen überflüssigen Gummiwulst verlängert wird. Den so schönen direkten Kontakt mit dem Vorderrad, den die beiden anderen bieten, kann die Ducati nicht vermitteln. Auch nicht deren spielerisches Fahrverhalten. Die Supersport wirkt eher zäh, lenkt sich träger ein, wie wenn man auf einem Baumstamm einen langen Fluss von Kurven hinunterpaddelt und immer ein wenig aus der Strömung getrieben wird. Trotz dieser stabilen Auslegung scheint die Schwinge der Ducati bei vollem Leistungseinsatz labiler zu sein als bei der Laverda und der Bimota. Lastwechsel in Schräglage sind so deutlich spürbar.

Was das außergewöhnliche Fahrerlebnis einer DB 4 oder 750 S Formula anbetrifft, kann die Ducati nicht mithalten. Und wie sieht es bei alltäglichen Dingen wie Verbrauch aus? Sensationell niedrig bei der Bimota: 3,7 Liter/100 Kilometer bei konstant 100 km/h, nur 4,5 Liter im Landstraßenbetrieb. Ducati und Laverda brauchen einen oder gar eineinhalb Liter mehr. Reichweite: Bimota klar vorn. Eine Tankfüllung reicht auf der Landstraße 400 Kilometer. Zum Glück, denn der in einer scharfkantigen Öffnung versenkte Plastikschraubdeckel lässt sich nur schwer und fast nie ohne eingeklemmte Finger aufmachen. Beim unter der Heckklappe befindlichen Tankdeckel der Laverda geht's leichter, und am einfachsten funktioniert es beim konventionellen Ducati-Sprittass.

Dafür hat die Laverda den besseren Windschutz, der von der Bimota mit ihrer weit geschnittenen Halbverkleidung noch übertroffen wird. Abstimmungsmöglichkeiten am Fahrwerk? Vorbildlich an der Bimota, sogar die Heckhöhe ist einstellbar. Kernig hart die Grundabstimmung der Ducati, Laverda mit schwierig zu justierender Federbasis hinten. Die Gabeln von Bimota und Laverda sind in der Druckstufendämpfung heikel einzustellen. Es gibt nur einen Klick, der stimmt. Sonst haben sie zu wenig oder zu viel Dämpfung.

Und die Bremsen? Angeblich alles die gleichen Brembos mit 320er-Scheiben vorn und Zweikolbensätteln hinten. Trotzdem bremsst die Ducati hinten nur mit Gewalttritten auf den Hebel. Und die 900 Supersport wirkt auch vorn seltsam stumpf. In Wirkung und Dosierbarkeit ist

PUNKTEWERTUNG

Supersportler		Maximale Punktzahl	Bimota DB 4	Ducati 900 SS	Laverda 750 S	
ANTRIEB	Fahrleistungen					
	Höchstgeschwindigkeit	20	18	18	18	
	Beschleunigung	20	18	18	17	
	Durchzug	20	19	19	14	
	Motor					
	Leistungsentfaltung	20	20	18	14	
	Startverhalten	10	10	9	7	
	Abgasreinigung	10	0	0	0	
	Kraftübertragung					
	Lastwechselverhalten	20	16	14	12	
Schaltbarkeit	20	18	17	10		
Getriebeabstufung	15	19	19	17		
Summe		155	138	132	109	
FAHRWERK	Fahrverhalten					
	Geradeauslaufstabilität	20	14	17	19	
	Stabilität in Kurven	20	15	17	18	
	Lenkpräzision	20	18	16	18	
	Handlichkeit	20	18	14	20	
	Fahrwerksabstimmung Straße	20	19	15	18	
	Fahrwerksabstimmung Sport	20	18	14	18	
	Schräglagentreue	20	20	16	14	
	Aufstellneigung	20	16	15	19	
	Bremsen					
Bremswirkung	20	17	15	16		
Bremsdosierung	20	18	15	16		
Summe		200	173	154	176	
ALLTAGSTAUGLICHKEIT						
	Sitzkomfort Fahrer	20	18	13	15	
	Windschutz	15	12	9	11	
	Licht	20	14	12	13	
	Wartungsfreundlichkeit	15	12	12	5	
	Theoretische Reichweite	15	15	10	11	
	Zuladung	10	10	8	8	
	Ausstattung	10	9	8	7	
	Summe		105	90	72	70
	WIRTSCHAFTLICHKEIT					
Anschaffungspreis		15	6	11	10	
Garantie		15	12	12	12	
Verbrauch		20	20	16	15	
Summe		50	38	39	37	
GESAMTSUMME		510	439	397	392	

hier die Bimota die Beste. Also, irgendwie wird es jetzt ganz, ganz eng für die Ducati. Zumindest, was diesen Vergleichstest angeht.

Jenseits von Testkriterien sieht es wiederum anders aus. Laverda muss saniert werden, was mit der Marke passiert, steht

in den Sternen. Bimota produziert momentan gar nicht. Echt schade, denn die DB 4 ist die mit Abstand beste Bimota der letzten Jahre. Also doch Ducati? Die gibt es zumindest zu kaufen. Und das zu einem niedrigeren Preis als die anderen. Die Amerikaner sind nicht so ohne, haben

Produktion, Kosten und Händlernetz auf eine solide Basis gestellt. Kennen sich im Marketing eben aus. Wissen, wie man managt. Können liefern, wenn ein Modell gefragt ist. Jetzt müssen sie nur wieder für eines sorgen: für dieses Kribbeln im Bauch. Bimota zeigt, wie's geht. ■



FAZIT

1. Platz

Bimota DB 4

Toll, wie diese Bimota fährt! Klasse Motor mit fulminanter Leistungsentfaltung, spitzen Fahrwerk und eine bestechende Verarbeitung. Die beste Bimota der letzten Jahre und der leichteste Viertakt-Straßensportler der Welt. Endlich finden die Riminesen zu ihren Wurzeln zurück. Dazu ist die DB 4 noch extrem sparsam und der Preis von rund 25 000 Mark für die liebevolle handwerkliche Ausführung durchaus angemessen. Ein würdiger Sieger. Bleibt zu hoffen, dass Bimota neue Eigentümer findet.

2. Platz

Ducati 900 Supersport

Das Diktat der Großserie ließ die Ducati ein wenig von ihrer Faszination einbüßen. Zwar wirkt sie routiniert und fährt ohne große Fehler, doch ihr Konzept ist deutlich in die Jahre gekommen. Die Supersport bietet soliden Motorradbau, aber wenig Highlights. Bremsen, Handling und Sitzposition lassen Wünsche offen, die andere erfüllen können. Der 90-Grad-V-Twin mit seiner desmodromischen Ventilsteuerung begeistert dagegen immer noch mit einem schön breiten Leistungsband.

3. Platz

Laverda 750 S Formula

Der exotische Exot hat ein paar Macken in der Verarbeitung und Gestaltung: teilweise billig wirkende Anbauteile und ein Design, das eher an Fernost als an Italien erinnert. Zudem gelang die Sitzposition nicht perfekt. Dafür besitzt die Laverda ein tolles Fahrwerk mit hervorragendem Handling und bester Stabilität. Dazu kommt noch der starke, kernige und einzigartige Motor, eine solide Basis für eine Weiterentwicklung. Schade nur, dass die extrem kompakte Bauweise größere Fahrer ausschließt.