

MOTORRAD

Schnell und schön

Ducati 900 SS
Laverda 750 S Formula
Honda VTR 1000

Zweizylinder-Sportler
im Vergleich

Vergleichs-
test

o MuZ

Skorpion
Sport 660

o Honda
CB 500 S

Unterwegs
Motorräder
mieten
in USA

Sport
Superbike-
WM in
Monza

Report
BMW
feiert
75 Jahre
Motorrad

Test

Tourenreifen für Big Bikes



test & technik

Vergleichstest Zweizylinder



Wer wagt,

Unter dem Motto: Zwei Zylinder sind wirklich genug, stellt sich die neue Ducati 900 SS dem japanischen Alleskönner



der twint

Honda VTR 1000 und der exotischen Laverda 750 S Formula. Von Matthias Schröter; Fotos: fact



DUCATI

Motor
Luft-gekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, Kurbelwelle querliegend, je eine obenliegende, Zahnriemengetriebene Nockenwelle, zwei desmodromisch betätigte Ventile pro Zylinder, Naßsumpschmierung, elektronische Saugrohrein-spritzung, Motormanagement, keine Abgasreinigung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 320 W, Batterie 12 V/16 Ah.

Bohrung x Hub 92 x 68 mm
Hubraum 904 cm³
Verdichtungsverhältnis 9,2:1
Nennleistung 80 PS (58,8 kW) bei 7500/min
Max. Drehmoment 8,1 kpm (79 Nm) bei 7000/min
Kolbengeschwindigkeit 20,4 m/sek bei 9000/min

Kraftübertragung
Primärtrieb über Zahnräder, hydrau-



LAVERDA

Motor
Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Naßsumpschmierung, elektronische Saugrohrein-spritzung, Motormanagement, keine Abgasreinigung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 350 W, Batterie 12 V/18 Ah.

Bohrung x Hub 83 x 69 mm
Hubraum 747 cm³
Verdichtungsverhältnis 11:1
Nennleistung 90 PS (66 kW) bei 9500/min
Max. Drehmoment 7,5 kpm (74 Nm) bei 7800/min
Kolbengeschwindigkeit 22,1 m/sek bei 9600/min

Kraftübertragung
Primärtrieb über Zahnräder, hydrau-



HONDA

Motor
Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, Kurbelwelle querliegend, je zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Naßsumpschmierung, Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 48 mm, kontaktlose Transistorzündung, unregelter Katalysator, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 280 W, Batterie 12 V/10 Ah.

Bohrung x Hub 93 x 66 mm
Hubraum 996 cm³
Verdichtungsverhältnis 9,4:1
Nennleistung 110 PS (81 kW) bei 9000/min
Max. Drehmoment 9,8 kpm (96 Nm) bei 7000/min
Kolbengeschwindigkeit 20,9 m/sek bei 9500/min

Kraftübertragung
Primärtrieb über Zahnräder, hydrau-

1900 SS

flisch betätigte Mehrscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Primärübersetzung	1,84
Sekundärübersetzung	2,66
Getriebeübersetzung	2,47/1,76/1,35/1,09/0,96/0,86

Fahrwerk
Gitterrahmen aus Stahlrohr, Motor mittig, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 43 mm, mit verstellbarer Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Dreiecksschwinge aus Alu-Profilen, Zentralfederbein, direkt angelenkt, mit verstellbarer Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Scheibenbremse vorn mit Vierkolbensätteln und schwimmend gelagerten Bremsscheiben, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten mit Zweikolbensattel, Ø 245 mm, Alu-Gußräder.

Federweg	w/h	120/136 mm
Felgenreife	vorn	3,50 x 17
	hinten	5,00 x 17

Reifengröße	vorn	120/70 ZR 17
	hinten	170/60 ZR 17

Maße und Gewichte

Lenkkopfwinkel	66 Grad
Nachlauf	100 mm
Radstand	1395 mm
Sitzhöhe*	820 mm
Lenkerbreite*	650 mm
Wendekreis*	6850 mm
Gewicht vollgetankt*	204 kg
Radlastverteilung* w/h	49/51 %
Zuladung*	161 kg
Tankinhalt/Reserve	16/4 Liter

Ausstattung/Preis

Lieferbare Farben	Rot, Gelb
Garantie	zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Preis inkl. MwSt.	18.990 Mark
Nebenkosten	350 Mark

750 S FORMULA

flisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Primärübersetzung	2,66
Sekundärübersetzung	2,50
Getriebeübersetzung	2,17/1,48/1,11/0,90/0,78/0,68

Fahrwerk
Brückenrahmen aus Alu-Profilen, Motor mittig, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 40 mm, mit verstellbarer Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Alu-Profilen, Zentralfederbein, über Hebelsystem angelenkt, mit verstellbarer Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn (Gußscheiben) mit Vierkolbensätteln und schwimmend gelagerten Bremsscheiben, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten mit Zweikolbensattel, Ø 245 mm, Alu-Gußräder.

Federweg	vorn	120 mm
	hinten	100 mm

Felgenreife	vorn	3,50 x 17
	hinten	5,00 x 17
Reifengröße	vorn	120/60 ZR 17
	hinten	160/60 ZR 17

Maße und Gewichte

Lenkkopfwinkel	64 Grad
Nachlauf	103 mm
Radstand	1375 mm
Sitzhöhe*	795 mm
Lenkerbreite*	710 mm
Wendekreis*	7000 mm
Gewicht vollgetankt*	206 kg
Radlastverteilung* w/h	48/52 %
Zuladung*	194 kg
Tankinhalt/Reserve	19/3 Liter

Ausstattung/Preis

Lieferbare Farbe	Schwarz/Orange
Garantie	ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung
Preis inkl. MwSt.	22.490 Mark
Nebenkosten	350 Mark

VTR 1000

flisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Primärübersetzung	1,68
Sekundärübersetzung	2,56
Getriebeübersetzung	2,73/1,81/1,43/1,21/1,08/0,96

Fahrwerk
Brückenrahmen aus Alu-Profilen, Motor mittig, Telegabel, Standrohrdurchmesser 41 mm, mit verstellbarer Federbasis und Zugstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Alu-Profilen, Zentralfederbein, über Hebelsystem angelenkt, mit verstellbarer Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn mit Vierkolbensätteln und schwimmend gelagerten Bremsscheiben, Ø 296 mm, Scheibenbremse hinten mit Einkolbensattel, Ø 220 mm, Alu-Gußräder.

Federweg	w/h	109/124 mm
Felgenreife	vorn	3,50 x 17
	hinten	5,00 x 17

Reifengröße	vorn	120/70 ZR 17
	hinten	180/55 ZR 17

Maße und Gewichte

Lenkkopfwinkel	65 Grad
Nachlauf	97 mm
Radstand	1430 mm
Sitzhöhe*	810 mm
Lenkerbreite*	690 mm
Wendekreis*	5820 mm
Gewicht vollgetankt*	216 kg
Radlastverteilung* w/h	47/53 %
Zuladung*	186 kg
Tankinhalt/Reserve	16/2,5 Liter

Ausstattung/Preis

Lieferbare Farben	Rot, Schwarzmetallic, Gelb, Silbermetallic
Garantie	zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Preis inkl. MwSt.	18.170 Mark
Nebenkosten	330 Mark

Vergleichstest

Wunder geschehen. Und manchmal gerade dann, wenn man sie wirklich nötig braucht, denn die Zeit drängte für diesen Zweizylinder-Vergleichstest. Nicht nur Ducatisti wollen wissen, was die neue 900 SS taugt. Aber die ersten Desmos wurden gerade erst im Werk in Bologna fertiggestellt. Ob das versprochene Testmotorrad pünktlich über den Brenner kommt? Tatsächlich, pünktlich liegen die Papiere und der Zündschlüssel auf dem Schreibtisch in Stuttgart.

Als sei das noch nicht genug, hat auch der Wettergott ein Einsehen und läßt die Sonne strahlen. Zwei harte Konkurrentinnen lauern bereits auf die Ducati: Die Honda VTR 1000 wies letztes Jahr (Vergleichstest Heft 7/1997) keine Geringere als die Suzuki TL 1000 S in die Schranken. Die VTR, ein sportlicher Landstraßenfeger par excellence, der viel Leistung zum günstigen Preis bietet. Und mit dem Sondermodell 750 S Formula will Laverda endlich den Beweis antreten, daß mit der mythenumwobenen italienischen Marke wieder ernsthaft zu rechnen ist.

Deren erster Test (Heft 10/1998) fiel allerdings durchwachsen aus. Ein zierlicher, exklusiver, wassergekühlter Parallel-Twin, diese Formula, von Laverda mit viel Liebe zum Detail aufgebaut – einerseits. Andererseits litt das Motorrad unter Abstimmungsproblemen und ungewohnt großem Benzindurst. Der deutsche Importeur P.G.O. versprach Abhilfe und stellte flugs ein neues Testexemplar zur Verfügung.

So, und nun Butter bei die Fische. Für alle Ducatisti, solche, die es werden wollen – und an alle, denen Kollegin Moni Schulz mit ihren ersten Fahreindrücken den Mund wässrig gemacht hat:

Ja, es stimmt. Wirklich ein komplett neues Motorrad, die 900 SS.

So sind sie eben, die Italiener: Just in dem Moment, als viele bereits den Abgang auf den luftgekühlten Desmo-Motor anstimmten, zaubert Ducati einen neuen „alten“ V-Twin aus dem Hut, dem die neue elektronische Saugrohrspritzen mächtig Leben einhaucht. Gesunde 85 PS stemmt die Testmaschine. Gleichwohl sieht sich die Du-



Butter bei die Fische. Für alle Ducatisti, und solche, die es werden wollen. Ja, es stimmt: ein komplett neues Motorrad, die Ducati 900 SS

cati klar in Unterzahl, denn die Laverda preßt trotz Hubraumdefizit tapfer 94 Cavalli ab. Und der ungedrosselte Honda-Kraftprotz schüttelt lässig deren 111 aus dem Ärmel – und das mit unregelmäßigem Kat. Sauber, sauber.

Aber schiere Spitzenleistung sticht vielleicht beim Quartettspiel auf dem Schulhof, nicht jedoch im wahren Leben, also beim Fahren dieser Twins. In der Formel 1 würden sie jetzt vom perfekten Gesamtpaket reden. Da haben sie in Bologna was Feines zusammengeschnürt. Die 26 PS schwächere Ducati hängt sich nämlich locker ans Hinterrad

Vergleichstest

der bürigen Honda – und die Laverda fällt mit jeder Kurve weiter zurück, egal, welcher Tester gerade das zierliche Motorrad fährt, sich mit der sehr versammelten Sitzhaltung und den ungewöhnlich weit vorn postierten Lenkstummeln anfreunden will. Was nicht etwa am schlechteren Fahrwerk liegt. Oh nein, die vormals kritisierte Upside-down-Gabel von Paioli spricht jetzt sehr fein auf Bodenunebenheiten an, zudem besitzt die Formula die besten Bremsen des Vergleichs.

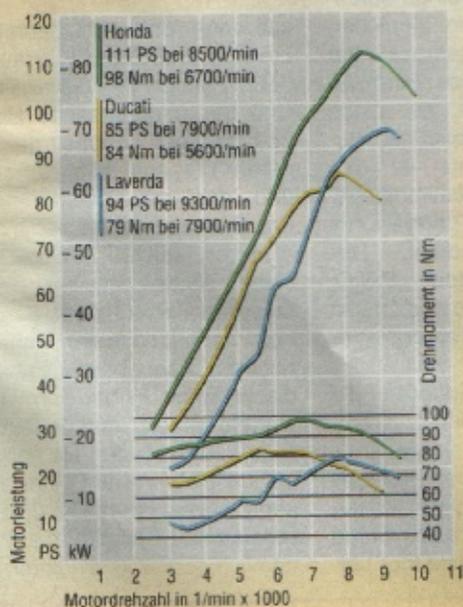
Der rauhbauzige, mechanisch laute Motor der Laverda vermasselt die gemeinsame Tour. Benimmt sich beinahe wie ein hochgezüchteter Zweitakter, gönnt sich aber immerhin weniger Sprit als im ersten Test. Unter 3000/min spielt sich außer einem unglaublich kernigen Schütteln nicht viel ab, zaghaft spürbarer Vortrieb folgt erst ab 5000 Touren. Bleibt also ein schmales nutzbares Leistungsband zwischen 7000 und 9500/min. Dann setzt hart und unerbittlich der Drehzahlbegrenzer ein. Mit dem macht der ungeübte

KOSTEN

	Ducati 900 SS	Honda VTR 1000	Laverda 750 S Formula
Sturzteile			
Kupplungsarmatur inkl. Hebel	280,76	480,00	244,57
Handbremsarmatur	318,61	300,00	256,32
Rückspiegel	134,00	150,00	105,19
Lenker komplett	366,21	300,00	359,78
Blinker vorn/hinten	23,72/23,72	90/90/90/90	100/100/79
Tachometer	346,61	300,00	379,85
Drehzahlmesser	374,62	400,00	399,57
Scheinwerfer komplett	451,68	300,00	308,26
Brems- und Schalthebel	439,81	300,00	-
Gabelstandrohr	1171,21	300,00	1473,29
Vorderrad	1157,26	900,00	1059,32
Schalldämpfer	959,50	900,00	1022,96
Tank lackiert	1983,70	1000,00	947,12
Schutzblech vorn	152,38	1000,00	500,53
Rahmen komplett	2420,44	3000,00	3608,36
Motorgehäusedeckel rechts	400,45	400,00	307,77
Motorgehäusedeckel links	451,68	300,00	405,91
Verkleidung komplett	3224,41	1990,00	3975,60
Fußraste mit Halterung rechts/links	k. A.	200/100/100/100	990/999/99
Summe	14 680,77	12 000,00	16 967,80
Verschleißteile			
Kettensatz	459,19	400,00	470,55
Bremsbeläge vorn und hinten	227,66	1000,00	403,99
Kupplungsreibrscheiben	269,10	300,00	216,48
Bremscheibe vorn	331,57	300,00	570,90
Luftfilter	28,47	300,00	45,03
Ölfilter	17,43	100,00	25,57
Reifen (Satz)*	625,00	1000,00	590,00
Summe	1956,42	2000,00	2215,92
Gesamtsumme*	16 637,19	14 000,00	19 183,72

Vom Hersteller empfohlene Preise in Mark inklusive 16 % Mehrwertsteuer. *Preisangaben sind Richtwerte. **Kategorie: Brems- beziehungsweise Schalthebel erhältlich. *durchschnittlicher Händlerpreis. Einzelverkaufspreis (Herstellerpreis) Honda: Dunlop D 204 K, Laverda: Pirelli MTR 01/MTR 02

MESSWERTE



	Ducati 900 SS	Honda VTR 1000	Laverda 750 S Formula
Höchstgeschwindigkeit			
Solo	226 km/h	244	226
Beschleunigung			
0-100 km/h	3,4 sek	3,0	4,2
0-160 km/h	8,5 sek	7,0	9,1
Durchzug			
60-120 km/h	8,3 sek	7,0	15,7
60-160 km/h	16,5 sek	13,0	29,7
Tachometerabweichung			
Anzeige/effektiv	51/82/100	48/77/97	50/80/99
50/80/100/130/max.	133/218	136/255	130/225
Kraftstoffverbrauch			
Kraftstoffart	Super	Normal	Super
bei 100/180 km/h	4,3/9,2 Liter/100 km	4,5/8,8	5,2/7,8
Landstraße	5,7 Liter/100 km	7,4	6,4
Theoretische Reichweite			
bei Landstraßen	281 km	216	297
Ölverbrauch			
Liter/1000 km	nicht meßbar	nicht meßbar	nicht meßbar

Meßbedingungen: Temperatur 12 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheim; Leistung an der Kupplung; Messung auf dem Bosch-Rollenprüfstand FLA 203. Maximal mögliche Abweichungen zu DIN-Messung ± 5 Prozent.

Vergleichstest

Laverda-Fahrer öfter Bekanntheit, als es ihm lieb sein kann. Der kleine Motor gibt sich sehr kapriziös – übrigens auch, was das Startverhalten betrifft, egal ob im heißen oder kalten Zustand. Die Laverda ist definitiv nur etwas für einen großmütigen und sportiven Fahrer, dessen linker Fuß nimmermüde das hart zu schaltende Getriebe bemüht und der sich an den zu langen Schaltwegen sowie dem gigantischen Wendekreis von acht Metern nicht stört.

Da agiert der drehmomentstarke Ducati-Antrieb um einiges kräfte- und nervenschonender. Schön viel Dampf im mittleren Drehzahlbereich ab 3000/min, locker ohne zu

schalten zur nächsten Kehre rauschen, lautet die Devise. Der überarbeitete V2 verfügt über ein knackig-präzises Getriebe und hängt wunderbar spontan am Gas. Er verbreitet nie ein gequältes Gefühl, die V2-typischen Vibrationen sind eher angenehm als störend – und er hat einen betörend schönen Klang. Hört sich verdächtig nach der legendären 916 an, dieses Stakkato, das da unter dem Tank ertönt. Die Neue fühlt sich eindeutig mehr nach dem Ducati-Flaggschiff denn nach der alten 900 SS an. Das vergleichsweise größte und höchste Motorrad, aber mit 204 Kilogramm auch das leichteste. Sogar Fahrer über 1,80 Meter müssen sich mächtig über den langgezogenen Spritbehälter

Schiere Spitzenleistung sticht vielleicht beim Quartettspiel auf dem Schulhof, nicht jedoch beim Fahren dieser Twins



Technik zum Refressen im Handumdrehen, so muß das sein. Man beachte auch den Gummiknüppel am Tank



Da klemmt es. Bei allen liebevollen Details geriet der Lenkerschlag der Ducati für lange teutonische Daumen etwas zu groß



Funktioniert gut, das neue Federbein, auch ohne Umlenkung. Sportlich-straff abgestimmt laugt es auch für Holperstrecken



Vergleichstest

strecken, um an die gut gekröpften Lenkerhälften zu gelangen. Dieser seltsame Gummiknubbel am Tank, er soll laut Ducati „die Einheit zwischen Mensch und Maschine verstärken“, klagt dabei wertvolle Zentimeter, schützt die Lackierung aber auch vor Kratzern.

Die Honda VTR 1000 wirkt dagegen beinahe zierlich. Wären da nicht die ungünstig gekröpften Lenkstummel und die zu schmale Sitzbank, sie würde gar zum perfekten Sport-Tourer nicht nur unter den Twins avancieren. Perfekten Knieschluß am schmalen Tank bietet sie wie keine andere im Vergleich. Überhaupt die Honda: Sie nervt zwar noch immer mit ihrem etwas zu hohen Verbrauch, der daraus resultierenden, lächerlich geringen Reichweite und mit einem neuen, verkleinerten Tankeinfüllstutzen. Wegen einer zusätzlich angebrachten Metallblende entwickelt sich das Volltanken zur Geduldprobe. Aber ansonsten



Wie soll man bitte die nächste Rennstrecke? Das Witzrad mit dem wohl geringsten Lenkeinschlag heißt Lorenzo 750 S Formula



Ein Landstraßenleger wie aus dem Bilderbuch, diese Honda VTR 1000. Nur rund um das Federbein wirkt sie etwas unaufgeräumt

Vergleichstest

überzeugt der japanische Breiten-sportler fast auf der ganzen Linie. Das Fahrwerk besticht durch stabilen Geradeauslauf auf der Autobahn und spiele-risches Handling in schnellen Wechselkurven. Auch Serpen-tinensträßchen gehören zum bevorzugten Revier der VTR. Einziges Manko: Die Gabel schlägt beim harten Bremsen



Sie hat Charakter, diese VTR. Und ein großes Herz. Der kräftige Motor nimmt klaglos in jedem Drehzahlbereich Gas an

auf schlechten Straßen lautstark durch. Dennoch gilt: Sie hat Charakter, die VTR. Und ein großes Herz. Der kräftige Motor nimmt klaglos in jedem Drehzahlbereich Gas an und läuft mechanisch sehr ruhig. Trotzdem säuselt er nicht nur, sondern bollert fröhlich vor sich hin, untermalt von spürbaren, aber niemals nervigen Vibrationen. Wer sich hinter der kleinen, vergleichsweise effektiven, aber leider mit lauten Windgeräuschen nervenden Verkleidung duckt, den trägt die Honda bis über die 240-km/h-Marke.

Der Motor ist also das Pfund, mit dem die Honda

wuchert. In Sachen Fahrwerk aber schiebt sich die Ducati leicht in Front. Keine Spur mehr von der kräftig auskeilenden Hinterhand der Vorgängerin. Auch auf holperigen Landstraßen benimmt sich die sportlich-straft abgestimmte Ducati vorbildlich, hopst nicht jeder Bodenwelle hinterher. Die relativ schmal bereifte 900 SS fährt sich zudem zielgenauer und mit spürbar weniger Lenkkräft als die Kontrahentinnen. Bei verschärftem Tempo verliert sich jedoch die italienische Leichtfüßigkeit. Ähnlich wie die Ducati 916 muß die 900 SS mit strammer Hand durch Wechselkurven gerissen werden. MOTORRAD-Fahrwerks-experte Mini Koch vermutet als Ursache für die Wider-spenstigkeit bei hohem Tempo den langen Nachlauf von 100 Millimetern in Verbindung mit den relativ schweren Drei-speichen-Gußrädern.

Die wohl größte Über-raschung: Die Ducati bremst. Ohne Griff ins teure Zube-hörregal, sondern ab Werk. Die überarbeitete Brembo-Anlage verzögert nachhaltig und läßt sich gut dosieren, erfordert aber etwas mehr Handkraft als die Stopper der Laverda. Die Honda offenbart weder Licht noch Schatten. Ihre Nissin-Bremsanlage agiert zwar einen Tick stumpfer, aber jederzeit verläßlich. Für die sportive Landstraßen-Hatz genügt es alle Tage, wer's bis-siger liebt, dem hilft besagter Zubehörhandel (siehe auch VTR-Frisiersalon, Heft 4/1998).

Wunder geschehen, wirk-lich. Nicht nur, daß die Ducati rechtzeitig zum Test in der Redaktion eintraf, nein, die 900 SS besitzt auch noch die Frechheit und stößt beinahe die Honda VTR vom Thron. Molto bene, Ducati. Wer hätte das ernsthaft für möglich ge-halten? Ihr habt dem altehr-würdigen Desmo-Motor erfolg-reich seinen zweiten Frühling beschert. □

PUNKTEWERTUNG

	Maximale Punktzahl	Ducati 900 SS	Honda VTR 1000	Laverda 750 S
Antrieb				
Fahrleistungen	Höchstgeschwindigkeit	10	9	8
	Beschleunigung	10	9	5
	Durchzug	10	7	1
Motor	Kaltstartverhalten	5	4	2
	Laufkultur	10	7	2
Kraftübertragung	Getriebeabstufung	5	5	3
	Schaltbarkeit	10	9	7
	Lastwechselverhalten	10	9	8
Summe		78	62	33
Fahrwerk				
Fahrverhalten	Geradeauslaufstabilität	10	10	7
	Stabilität in Kurven	10	9	7
	Zielgenauigkeit	10	9	6
	Handlichkeit	10	8	7
	Fahrwerksabstimmung	10	9	5
	Schräglagenfreiheit	10	7	6
Fahrkomfort	Aufstellneigung beim Bremsen in Schräglage	10	7	8
	Sitzkomfort Fahrer	10	6	5
Bremsen	Bremswirkung	10	7	8
	Dosierung	10	8	8
Summe		100	75	67
Alltagstauglichkeit				
Alltagstauglichkeit	Wind- und Wetterschutz	10	5	3
	Licht	10	7	8
	Zuladung	5	2	3
	Theoretische Reichweite	10	7	4
	Chokebedienung	5	5	5
Ablesbarkeit der Instrumente		5	4	3
	Ölkontrolle/Öl nachfüllen	5	3	3
Summe		58	38	33
Wirtschaftlichkeit				
Wirtschaftlichkeit	Anschaffungspreis	10	8	6
	Garantie	10	7	4
	Serienausstattung	5	4	4
	Inspektionskosten/-intervalle	10	7	6
	Verbrauch	10	8	7
	Verschleiß-/Sturzteile	10	5	5
Summe		55	45	32

Die Addition der Punkte ergibt nicht notwendig die Platzverteilung; Herrn fließt auch die Schlußbeurteilung der beteiligten MOTORRAD-Testmannschaften ein.

Redakteurin und Ducati-Fahrerin

Ducati hat tatsächlich Hand an seinen Klassiker gelegt. Beim Anblick der ersten Fotos konnte man sich ja noch gelassen zurücklehnen, der alten 900er die rote Wange tätscheln und ihr versichern, sie könne ganz entspannt bleiben, die neue sei völlig daneben. Überhaupt nicht ernstzunehmen, so komisch, wie die aussähe. Und Einspritzung und fünf PS mehr brauche auch kein Mensch. Gut, daß man noch eine alte hat. Unkultiviert und rüpelhaft zwar, in Sachen Leistung auch nicht gerade groß, aber eben wunderbar individuell. Klassisch, schön, ohne Federbein. Einfach nur sie selbst, mit ihrem kantigen V2, dem luftigen Gittermotorhaube, einer knappen Verkleidung und diesem phantastischen Sound. Ein Motorrad, das Zeit und Stunde vergessen lassen kann. Allerdings nicht nur beim Fahren. Ungedächte Abende, an denen Vergaser umbedüst, die Endübersetzung poliert, an Federbein, Bremsen und Bereifung



1. Platz

Honda

Glückwunsch, Honda. Die VTR gewinnt diesen Vergleichstest wegen ihrer Ausgewogenheit, des gutmütigen, komfortablen Fahrwerks – und ihres bärtigen V2-Motors. Der braucht aber leider etwas zuviel Sprit. Vielleicht sollten die Honda-Techniker mal über eine elektronische Einspritzanlage nachdenken, dann würde auch der Kat noch mehr Sinn machen.

3. Platz

Laverda

Die Laverda 750 S Formula, ein kompromißloses Motorrad mit liebevollen, hochwertig gemachten Details. Nichts für den Berufspendler oder zum Brötchenholen. Wer sich aber an der extremen Leistungscharakteristik nicht stört, eh lieber allein unterwegs ist und ein exotisches Motorrad mit klangvollem Namen sucht, sollte sich eines der raren Sondermodelle sichern.

2. Platz

Ducati

Sportlicher denn je, spritziger denn je. Wer die altherwürdige Ducati 900 SS schon auf das Altenteil schieben wollte, wird durch dieses Motorrad Lügen gestraft. Dazu ein tolles Fahrwerk, endlich gute Bremsen und den unvergleichlich schönen Klang des luftgekühlten Desmos. 916-Feeling für die Landstraße, und das unter 20000 Mark? Die 900 SS macht es möglich.

Annette Johann zur neuen 900 SS

getüftelt wurde, um vielleicht irgendwann ein halbwegs ausgereiftes Motorrad zu haben. Okay, das war eben der Preis. Und jetzt das. Jetzt taugt diese neue, bizarre 900 SS wirklich was, bildet die Synthese, schafft das, was in der Autowelt der Porsche 911 während Jahrzehnten verkörperte – perfekt zu werden, ohne Charakter zu verlieren. Genau das ist den Italienern mit der Supersport gelungen. Feinfühlig haben sie nahezu alle nervtötenden Schwächen an Fahrwerk und Motor in den Griff bekommen und dabei den Spagat hinge-

kriegt, das alte, wilde Ducati-Gefühl zu erhalten. Ich sehe nur zwei Probleme: Ergonomie und Design. Vom kompakten Allrounder zum unbequemen Supersportler zurückzukehren und klare Formen zugunsten wulstiger Plastikschalen aufzugeben ist buchstäblich schmerzhaft. Für den Rücken wie für die Augen. Die alte 900 SS ist für mich ein Stück Gebrauchskunst, Ästhetik für den Alltag gewissermaßen. Zu schade, daß die Neue ausgerechnet in diesem Punkt versagt. Sonst wäre sie perfekt.

