E 4973 D

MOTORRAD

Vergleichstest (1)

Zuverlässig oder nur zum Träumen?

Ducati 900 SS
Laverda 1200
Moto Guzzi Le Mans II

Wählen und gewinnen:

Das Motorrad des Jahres

Besseres Licht am Motorrad

Honda Modelle 1980

Test CBX: Fahrwerk verbessert

Vorstellung: Gold Wing mit 1100 cm³

Fahrberichte: CM 200 T · CM 400 T · Mokick MB-5

22 31. Oktober 1979 DM 3.00

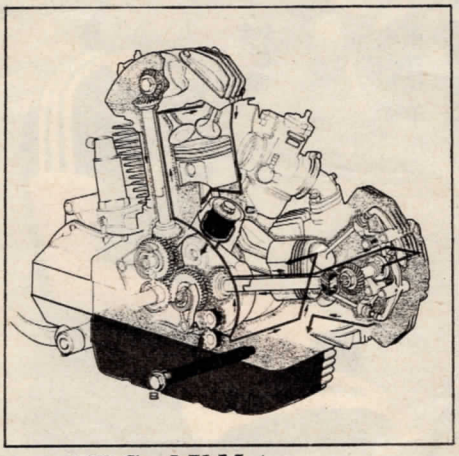
Belgien bfr 57,-, Dänemark dkr 10,-, Finnland Fmk 7,30, Frankreich FF 8,-, Griechenland Dr 72,-, Italien Lit 1600,-, Jugoslawien Din 42,-, Luxemburg Lft 52,-, Niederlande hfl 3,60, Norwegen nkr 9,50 (inkl. moms.), Österreich öS 25,- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 95,-, Spanien Ptas 135,-, Schweiz sfr 3,50. Printed in Germany

MOTO GUZZI

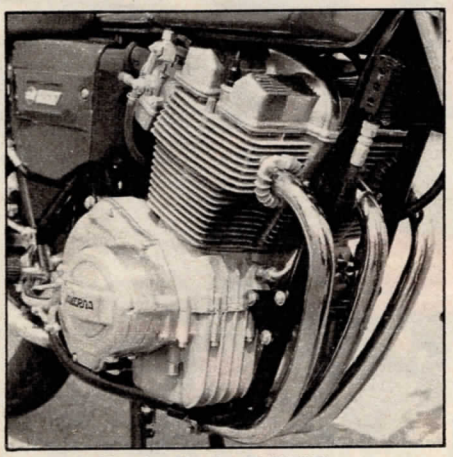
Vergleich Ducati 900 SS, Laverda 1200, Moto Guzzi Le Mans (II)

Die Unvergleichlichen

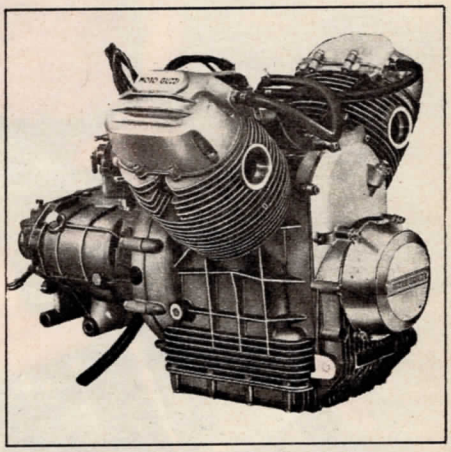
Sie sind es und werden es bleiben: Motorräder für Enthusiasten, für eine ganz eigene Spezies von Fahrern.



Ducati 90 Grad-V-Motor



Laverda Dreizylinder DOHC



Moto Guzzi-Motor mit Getriebe

Fotos: Schwab; Zeichnung: Werk

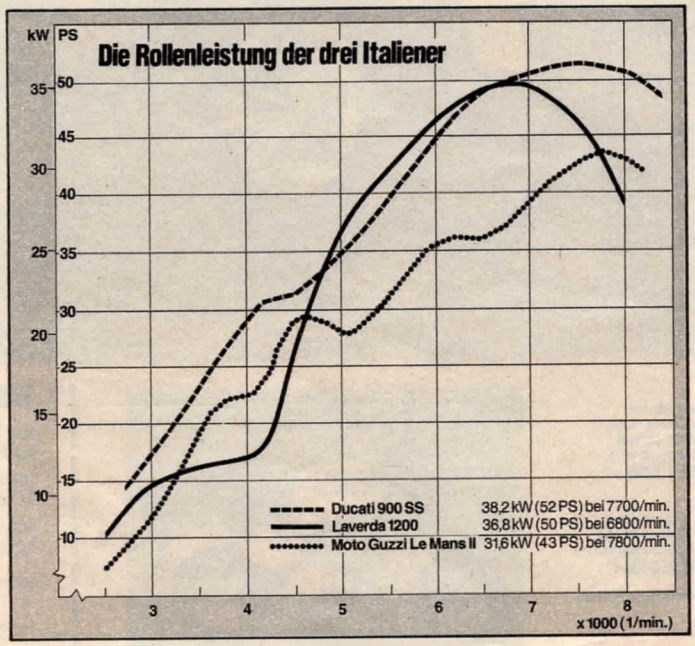
Italienischen Motorrädern geht es in deutschen Landen häufig wie leichten Mädchen: Eindeutige Angebote haben sie reichlich, nur mit dem Heiraten zögern die Liebhaber.

Mit den beiden Sportmaschinen von Ducati und Moto Guzzi, der 900er Super Sport und der Le Mans II, sowie der Laverda 1200 ist das kaum anders. Hat der Besitz einer dieser drei italienischen Schönen etwas mit Zivilcourage zu tun? Wohl schon.

Wo auch immer die drei Maschinen während des Vergleichstests irgendwo auftauchten, stets standen sie im Mittelpunkt. Keiner, dem es nicht anzumerken gewesen wäre: „So was müßte als Zweitmaschine in der Garage stehen." Kaum einer aber auch, der über Technik, Fahrleistungen und Fahrwerkseigenschaften dieser drei großen Italiener auch nur halbwegs umfassend informiert war.

Die Faszination, die die Ducati aus Bologna, die Laverda aus Breganze und die Moto Guzzi aus Mandello am Comer See ausstrahlen, kommt von der typisch schlanken Formgebung. Auf dem Gebiet der Ästhetik sind die Italiener anderen Motorrad-Nationen überlegen. Hier läßt sich über Geschmack nicht streiten. Es ist die Verbindung von klassischer Einfachheit und dem Charakter von Triebwerken mit großem Einzelhubraum.

Gerade jene Art von durchzugskräftigen Motoren gewinnt heute als Antwort auf multizylindrige Gigantomanie aus dem Fernen Osten wieder mehr Geltung. Auch die drei Azzuri dieses Vergleichsstests machen da keine Ausnahme. Ihr Glaubensbekenntnis ist überzeugend: je weniger Zylinder, desto weniger Gewicht.



Der Ducati-Motor, mit 70 Kilogramm der leichteste, ist quer im Fahrwerk eingebaut (die Zylinder liegen zwar längs, aber die Kurbelwelle quer). Die beiden Zylinder stehen in einem Winkel von 90 Grad zueinander, der untere liegt nicht horizontal, sondern wurde für optimale Bodenfreiheit vorn um 15 Grad angehoben. Das Charakteristikum dieses Triebwerks ist die für Serienmotorräder einzigartige und konstruktiv sehr aufwendige Ventilsteuerung.

Über Stirn- und Kegelräder treibt je eine Königswelle eine obenliegende Nockenwelle an. Dieses Steuerorgan hat zu dem herkömmlichen Öffnungs- noch einen zusätzlichen Schließnocken, der das Ventil per zweiten ▷

Vergleich Ducati 900 SS, Laverda 1200, Moto Guzzi Le Mans (II)

Kipphebel zwingend wieder zumacht.

Dieses Desmodromik-System ermöglicht schärfere Steuerzeiten als die üblichen Konstruktionen und wird heute nur von Konstrukteur Fabio Taglioni, dem großen alten Mann bei Ducati, verwendet.

Der Laverda-Motor ist ein Dreizylinder in Reihe. Die beiden im Zylinderkopf sitzenden Nockenwellen steuern die Ventile über Tassenstößel. Die Kurbelwellenkröpfung dieser Konstruktion arbeitet nicht mit 120 Grad Versatz, sondern läßt die beiden äußeren Kolben im Gleichlaufprinzip arbeiten, während das Pleuel des mittleren um 180 Grad versetzt ist.

Für besseren Durchzug von unten heraus nimmt der Laverda-Motor also mehr Vibrationen und schlechtere Rundlaufeigenschaften in Kauf.

Das 90 Grad-V-Triebwerk der Guzzi Le Mans II ist in seinem Basismodell, der V7, nahezu 15 Jahre alt. Der Stoßstangenmotor mit seinen gewaltigen Schwungmassen kann zwar als technisch solide, aber, wie auch andere betagte Zweizylinder-Konstruktionen, in der Leistung als ausgereizt gelten.

Wer erwartet hatte, daß die Ducati, die als einzige keinen elektrischen Anlasser aufweisen kann, schon hier Minuspunkte einstecken müßte, sah sich getäuscht. Zwar imponiert die Le Mans mit ihrem Riesenstarter aus dem Automobilbau und springt auch immer sofort an. Nur die Gasannahme mit dem Einstufenchoke bei kaltem Motor dauert doch recht lange.

Bei der Laverda hingegen spielte – ob mit oder ohne Choke – zwar der Anlasser auch immer mit, aber das Starten geriet entnervend, da der Funken selten zünden wollte.

Da mutet der primitive Kickstarter-Mechanismus der Bologneserin mit zwei altmodischen Tupfern an den Vergasern direkt vertrauenerweckend an. Wenn der Sprit aus den Schwimmerkammern trieft, zwei, drei kräftige Tritte, dann ist der Motor da.

Fahrleistungen

Marken und Modelle		Ducati 900 SS	Laverda 1200	Moto Guzzi Le Mans II
Beschleunigung				
Schaltdrehzahl	1/min	8000	6800	8500
0– 40 km/h	s	1,6	1,5	1,7
0– 60 km/h	s	2,4	2,3	2,7
0– 80 km/h	s	3,4	3,8	3,9
0–100 km/h	s	4,7	5,0	5,5
0–120 km/h	s	6,2	7,0	8,2
0–140 km/h	s	8,7	9,4	10,5
0–160 km/h	s	11,9	12,9	14,2
0–180 km/h	s	16,7	19,9	21,0
0– 400 m	s	12,9	13,3	13,8
0–1000 m	s	24,7	25,4	26,0
Durchzugsvermögen				
Gang/Übersetzung		3./6,152	3./5,952	3./6,095
40– 60 km/h	s	2,3	3,1	2,8
60– 80 km/h	s	2,0	2,7	2,2
80–100 km/h	s	1,7	2,3	2,3
100–120 km/h	s	2,0	2,1	2,2
120–140 km/h	s	2,3	2,3	2,5
Gang/Übersetzung		4./5,621	4./5,085	4./5,059
40– 60 km/h	s	3,5	4,2	4,2
60– 80 km/h	s	2,3	3,5	4,0
80–100 km/h	s	3,2	3,5	3,0
100–120 km/h	s	2,3	2,8	3,3
120–140 km/h	s	2,5	3,0	3,7
140–160 km/h	s	4,2	3,5	5,0
Gang/Übersetzung		5./4,533	5./4,335	5./4,366
60– 80 km/h	s	3,0	4,5	5,8
80–100 km/h	s	2,8	4,3	3,7
100–120 km/h	s	3,0	3,7	3,5
120–140 km/h	s	3,5	3,8	4,5
140–160 km/h	s	3,7	4,7	5,3
160–180 km/h	s	5,5	7,0	8,7
Höchstgeschwindigkeit				
solo sitzend	km/h	204	191	197
bei Drehzahl	1/min	7630	6830	7100
solo liegend	km/h	213	204	201
bei Drehzahl	1/min	7960	7300	7240
(Temperatur 20 °C, 0,8 m/s Rückenwind)				

Überraschung: Ergebnis der Prüfstandsmessungen

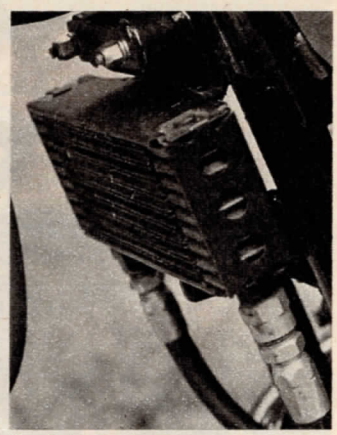
Allen drei italienischen Maschinen eigen ist ein markanter Sound aus den Auspuffenden. Dazu gesellen sich noch die Ansauggeräusche der Dellorto-Vergaserbatterien, die bei der Ducati und der Moto Guzzi auch ohne jede Ansauggeräuschdämpfung mit offenen Trichtern atmen. Und auch aus dem Innern der Motoren kommen noch einmal spezifische Klänge: Die Stirn- und Kegelräder der Königswellen der Super Sport mahlen, die Triplexkette am Primärtrieb der Laverda rasselt, die Le Mans klingt allgemein wie ein flotter Bulldozer.

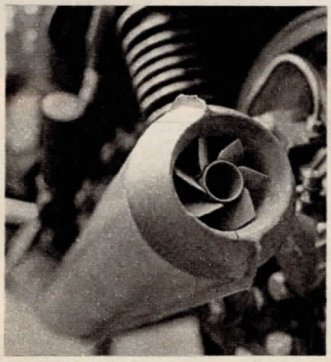
Bei diesem interessanten akustischen Innenleben gestandener italienischer Motorenbautechnik war MO-

TORRAD auf die Phonmessung doch sehr gespannt. Die gemessenen dB(A) legten Zeugnis davon ab, daß die drei Probanden nahezu gleichauf in Sachen Geräusche lagen, trotz der unterschiedlichen Konstruktionen; siehe technische Daten.

Eher Aufschluß geben sollte da der Rollenprüfstand, der die Leistung der drei Motoren am Hinterrad aufzeigte. Denn erstens sind die Kurbelwellen-PS-Angaben bei italienischen Modellen häufig recht großzügig (siehe auch Sechszylinder-Vergleich MOTORRAD 18/1979), zum zweiten interessierte, ob der Unterschied zwischen der Laverda mit 86 und der Ducati mit 70 PS tatsächlich so groß war und in welcher Relation die Guzzi dazu lag.

5,9 Liter Spritverbrauch: 40er-Dellorto der 900 SS


Senkt Temperatur: Ölkühler der Laverda


102 dB(A): Lafranconi-Auspuffanlage der Moto Guzzi

Die Messung der Rollenleistung auf dem Prüfstand des Schweizers Fritz W. Egli verblüffte wie fast immer, wenn die MOTORRAD-Testcrew den Unterschieden zwischen Hersteller-Angaben und effektiven Zahlen nachspürt.

Sehr schlecht schnitt vor allem die Laverda 1200 ab, die nominell mit 86 PS ausgewiesen wird. Auf Eglis Rolle blieben davon nur noch magere 50 übrig.

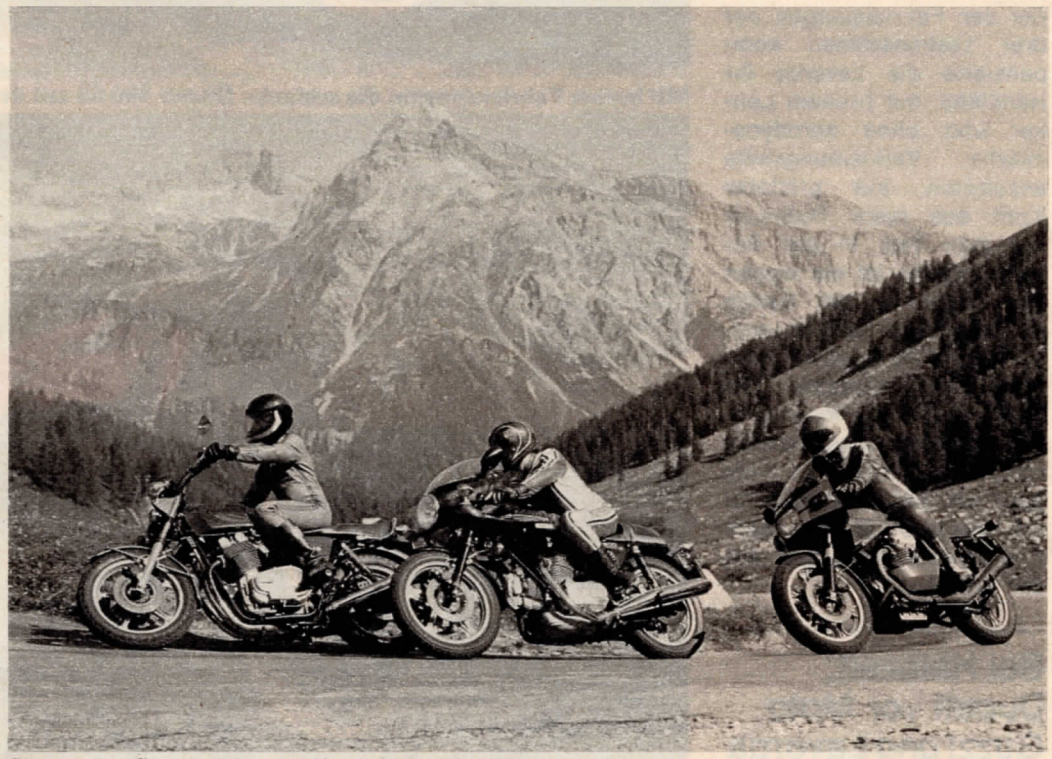
Da verließ die Ducati 900 SS den Rollenprüfstand mit mehr Kraft. Obwohl ihr der Bologneser Hersteller nur 70 PS bescheinigt, liegt sie mit 52 Rollen-PS sogar zwei PS besser als die Laverda.

Die geringste Rollenleistung wies mit 43 PS der Moto Guzzi-V-Motor aus.

Auch bei den Getrieben gibt es starke Unterschiede. Völlig unproblematisch jenes der Ducati. Die Schaltwege sind kurz und exakt – so soll's sein. Die Laverda tut sich da etwas schwerer, da die Schaltung durch das Verlegen von rechts nach links über ein Gestänge an Exaktheit und Direktheit verloren hat. Außerdem bedarf es einiger Übung, den ersten Gang ohne herzhaftes Krachen einzulegen.

Sehr lang die Schaltwege der Guzzi; die Fußspitze muß beim Hochschalten vom zweiten in den dritten Gang gut trainiert sein. Obendrein rasten die Gänge schon ab mittleren Drehzahlen beim Herunterschalten nur unwillig ein.

Ein starkes Plus kann der Kandidat aus Mandello allerdings mit dem Kardanantrieb verbuchen. Denn die beiden spärlich dimensionierten, kaum geschützten Ketten der Konkurrenz rasseln ▷


Sieger der Sparte Motor: die Ducati 900 SS vor der Le Mans. Abgeschlagen die Laverda

Nahfeldgeräuschmessung			
Marken und Modelle	Ducati 900 SS	Laverda 1200	Moto Guzzi Le Mans II
Lautstärke dB(A)	102	103	102
bei Drehzahl 1/min	5250	5250	5775
0,5 m Abstand ab Auspuffende und 45 Grad zu Fahrbahn/ Fahrzeug bei 3/4 Nenndrehzahl			
Verbrauch und Aktionsradius			
Benzin	Super	Super	Super
Landstraße, Schnitt 70 km/h Liter/100 km	5,5	7,5	6,9
Autobahn, Schnitt 150 km/h Liter/100 km	6,3	8,8	7,9
Testverbrauch L/100 km	5,9	8,2	7,4
Tankinhalt Liter	20,5	18,0	22,7
Reserve Liter	3,0	2,5	4,5
Aktionsradius km	347	220	307

der Technik zehn Jahre hinterher.

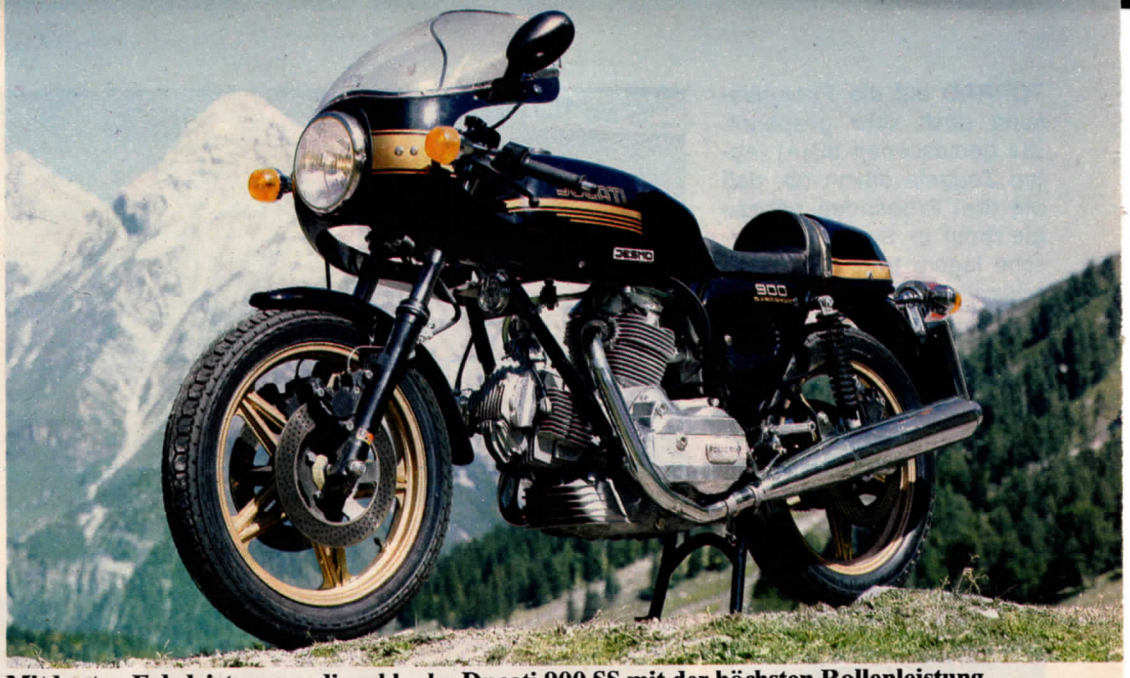
Der Punktgewinn der Guzzi wäre hier noch größer gewesen, wenn nicht das Rückdrehmoment des Kardans Lastwechselreaktionen an das Fahrwerk weitergeben würde.

Bei den Fahrleistungen der drei Testmaschinen kompensierte die Laverda ihr Handikap, mit breitem Lenker und ohne aerodynamische Verkleidungshilfe anzutreten, mit größerer Kraft aus mehr Hubraum nur zum Teil. In der Beschleunigung ist sie wegen des langen ersten Gangs auf den ersten Metern vorn, dann zieht sie langsam, aber sicher, den kürzeren. Die Moto Guzzi mit ihrer großen Schwungmasse kommt schon von Anfang an nicht ganz mit, zieht sich aber für die betagte Stoßstangen-Konstruktion noch gut aus der Affäre.

Bei Halbzeit: Ducati vor Moto Guzzi und Laverda

Auch im Durchzugsvermögen gleicht sich das Bild. Was der Ducati an schierer Kraft gegenüber der gewaltigen Laverda fehlt, gleicht der günstige c_W-Wert bei Tempi über 140 km/h aus. Auch die Guzzi startet hier gegenüber dem Dreizylinder gewaltige Attacken, nur reicht in den letzten beiden Gängen ab 120 km/h die Kraft nicht mehr aus.

Analog dazu die Höchstgeschwindigkeitswerte. Die schmale Ducati mit dem spielend hochdrehenden Motor ist überhaupt nicht zu halten, die Laverda ist der



Mit besten Fahrleistungen: die schlanke Ducati 900 SS mit der höchsten Rollenleistung

Oben: enttäuschend der Laverda-Dreier. Unten: durchschnittlich der Moto Guzzi-Motor

Technische Daten: die Motoren

Marken und Modelle		Ducati 900 SS	Laverda 1200	Moto Guzzi Le Mans II
Motor		Zweizylinder-Viertakt-V-Motor	Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor	Zweizylinder-Viertakt-V-Motor
Steuerung		je eine obenliegende Nockenwelle, Königswellen, je zwei Ventile	zwei obenliegende Nockenwellen, je zwei Ventile	eine untenliegende Nockenwelle, je zwei Ventile
Kühlung		Fahrtwind	Fahrtwind	Fahrtwind
Bohrung x Hub	mm	86 x 74,4	80 x 74	83 x 78
Hubraum	cm³	864	1116	844
Verdichtung		9,4	8,0	10,2
Nennleistung	kW (PS)	51 (70)	63/86	54 (74)
bei Drehzahl	1/min	7000	7350	7700
max. Drehmoment	Nm (mkp)	74 (7,5)	90,7 (9,25)	73 (7,4)
bei Drehzahl	1/min	6000	6000	6500
Motorölinhalt	Liter	4,5	3,5	3,0
Zusatzölkühler		–	vorhanden	–
empfohlene Motorölsorte		Castrol Formula RS	10 W 50 Castrol	Castrol Formula RS
Zündung, Spannung	V	kontaktlos, 12	kontaktlos, 12	kontaktlos, 12
Generator, Leistung	W	Wechselstrom, 200	Wechselstrom, 140	Wechselstrom, 280
Batteriekapazität	Ah	36	32	21
Vergaser, ⌀	mm	2 Dellorto, 40	3 Dellorto, 32	2 Dellorto, 36
Kraftübertragung		Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Zweischeibentrockenkupplung
Anzahl der Gänge		5	5	5
Primär-, Sekundärübersetzung		2,19/2,333	2,04/2,125	1,235/4,714
Gangstufen		2,237/1,562/1,204/1,10/0,887	2,857/1,883/1,373/1,173/1,0	2,0/1,388/1,047/0,869/0,750
Sekundärantrieb		Kette	Kette	Kardan
Kettenteilung/Gliederzahl		5/8" x 3/8" 104	5/8" x 3/8" 88	–
mittlere Kolbengeschwindigkeit pro 1000/min	m/s	2,48	2,47	2,60
Geschwindigkeit im letzten Gang pro 1000/min	km/h	26,74	27,96	27,76

Zwischenwertung: Leistung und Wirtschaftlichkeit

Kriterien/Modelle	Ducati 900 SS	Laverda 1200	Moto Guzzi Le Mans II
Motor und Getriebe			
Startverhalten	7	5	9
Geräuschmessung	9	8	9
Rollenleistung	10	3	5
Getriebebedienung	9	7	6
Endantrieb	7	6	8
Summe	**42**	**29**	**37**
Fahrleistungen (Wert x 2)			
Beschleunigung	9	8	7
Durchzugsvermögen	9	7	7
Höchstgeschwindigkeit	9	7	7
Summe	**54**	**44**	**42**
Wirtschaftlichkeit			
Kaufpreis	8	8	8
Testverbrauch	10	7	8
Aktionsradius	10	7	9
Summe	**28**	**22**	**25**
Zwischenstand Teil 1	**124**	**95**	**104**

Guzzi erst knapp überlegen, wenn sich der Pilot zusammenfaltet.

Wie effektiv die Füllung des Ducati-Triebwerks ist, verdeutlicht anschaulich die Tatsache, daß die schnellste Italienerin auch die ökonomischste im Benzinverbrauch war. 5,9 Liter ermittelte MOTORRAD im Testbetrieb. Der ungewöhnlich bescheidene Durst ließ die Konkurrenz schlecht aussehen. Die Guzzi als nächste benötigte 7,4, die Laverda gar 8,2 Liter. Auch im Aktionsradius das gleiche Bild: Ducati 347, Moto Guzzi 307 und Laverda nur 220 Kilometer.

Teuer sind sie alle

Mit 10 200, 10 400 und 10 500 Mark sind die Laverda, die Ducati und die Moto Guzzi nahezu gleich teuer. Mit dem aufwendigeren Kardan ergibt das ein kleines Zusatzplus für die Le Mans II. So fuhr die betagte Konstruktion gerade auf den Sektoren Motor, Fahrleistungen und Wirtschaftlichkeit mit 104 Punkten in der Endabrechnung des ersten Teils auf den achtbaren zweiten Platz.

Die 1200er von Laverda verliert bei den Kriterien Motor zuviel und behält zunächst die rote Laterne (95 Punkte).

Ganz sicherer Sieger nach dem ersten Teil: Die Ducati 900 Super Sport mit 124 Punkten, die in allen drei Kategorien – Motor, Fahrleistungen und Wirtschaftlichkeit – klar voraus war.

Peter Limmert

Im zweiten Teil des Italiener-Vergleichstests in Heft 23/1979 werden die Ducati 900 Super Sport, die Laverda 1200 und die Moto Guzzi Le Mans II auf ihre Fahrwerke und Ausstattung geprüft.

TECHNIK UND TEST

Vergleichstest Ducati 900 SS, Laverda 1200 und Moto Guzzi Le Mans II

Cavalleria Rusticana

Italienische Fahrwerke genießen einen makellosen Ruf. In der Schlußwertung gilt ihnen das Hauptaugenmerk. ▷

200
MOTO GUZZI
850 LeMans II

Vergleichstest Ducati 900 SS, Laverda 1200 und Moto Guzzi Le Mans II

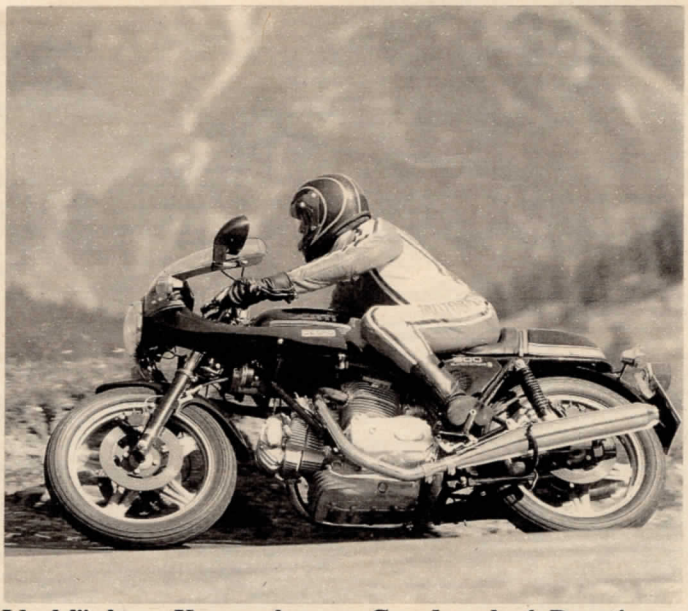
Auch Kenner der Nehmerqualitäten italienischer Fahrwerke sind immer wieder überrascht, wenn ihnen die spärlichen Federwege ihrer Renner zu Bewußtsein kommen. Werte von 130 Millimetern vorn und 85 hinten oder noch weniger, damit ist in deutschen und japanischen Rahmenschmieden schon lange kein Staat mehr zu machen. Da üppigere Federwege automatisch neue Probleme mit sich bringen, scheint die Kompromißlosigkeit der Italiener nur wieder konsequent. Wer die Federwege und deren Dämpfung mehr zum Komfort hin streckt, kann schnell einen guten Ruf aufs Spiel setzen.

Trotzdem, oder vielleicht gerade deswegen: Das Image der Fahrwerke von der Apenninenhalbinsel ist bestens – und das schon lange.

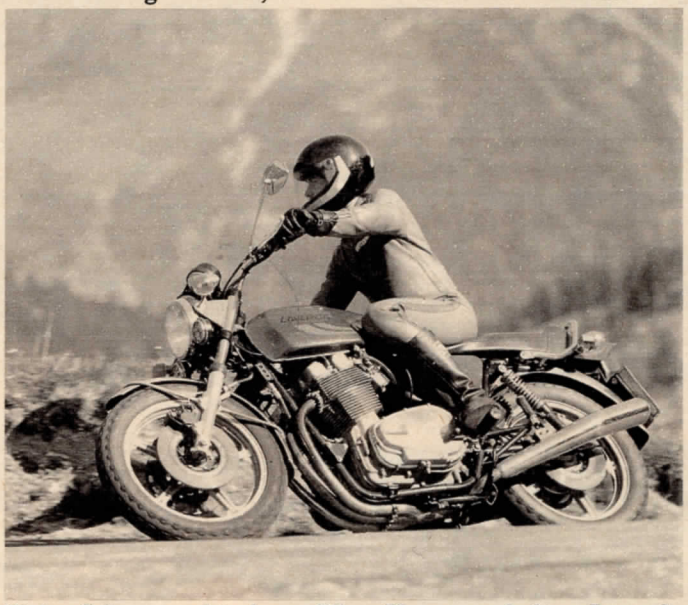
Die Testcrew von MOTORRAD wählte als anspruchsvolles Prüffeld für so hochgelobte Chassis-Qualitäten den Nürburgring. Würden Laverda (95 Punkte) und Moto Guzzi (104) ihren Rückstand zur Test-Halbzeit gegenüber der souverän führenden Ducati (124) verringern oder gar ganz aufholen können?

Ducati-Volltreffer: Geradeauslauf und Kurvenverhalten

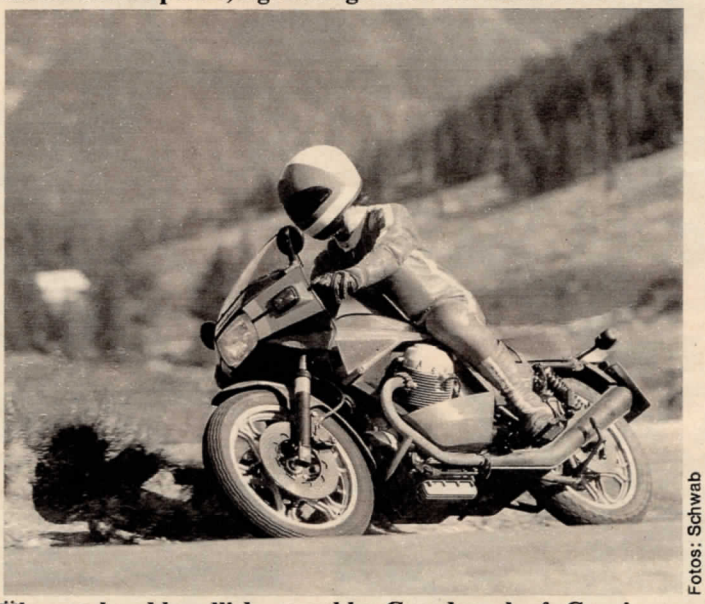
Im Kriterium Fahrwerk ist die Super Sport aus Bologna auf einer Rennstrecke kaum zu schlagen. Im Geradeauslauf – mit ihrem mächtigen Radstand von satten 1,50 Metern – und im Kurvenverhalten läuft die schwarze Ducati wie auf Schienen und



Ideal für lange Kurven, famoser Geradeauslauf: Ducati



Hoher Schwerpunkt, eigenwilliges Kurvenverhalten: Laverda



Überraschend handlich, passabler Geradeauslauf: Guzzi

Fotos: Schwab

heimst gegenüber der Konkurrenz zwei dicke Volltreffer – zweimal eine Zehn – ein.

Beim Kapitel Handlichkeit, das in unserem Sprachgebrauch auch Manövrierbarkeit in der Stadt bedeutet, sind die Laverda und auch die Guzzi der Ducati, mit einem Wendekreis von zehn Metern, um einiges überlegen.

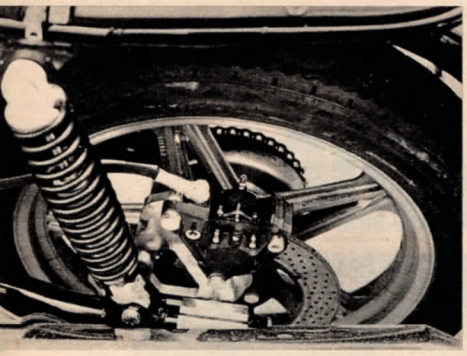
In Sachen Kurvensicherheit waren die Tester auf dem Nürburgring nicht bereit, der Bologneserin eine Zehn zu geben. Der Grund: In großer Schräglage setzt die Ducati auf der linken Seite mit dem Auspuffkrümmer auf und hebelt, wenn sich die Kurve nicht schleunigst wieder öffnet, den Piloten gnadenlos von der Maschine.

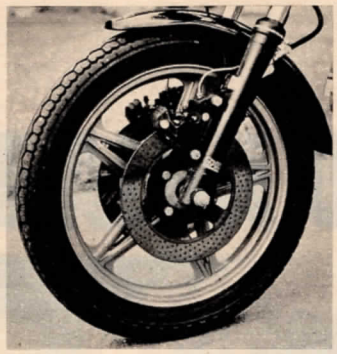
Auch das Kapitel Federung und Dämpfung können die Laverda und die Guzzi vor der Ducati unter Dach und Fach bringen. Denn die Vorderradgabel der Ducati federt und dämpft so straff, daß das Campagnolo-Vorderrad, mehr als jedem Fahrer lieb sein kann, auf Kanaldeckeln und ähnlichen Fahrbahnmacken häufig in der Luft ist. Man kommt zwar immer wieder heil runter, doch etwas mehr Ansprechwilligkeit könnte nicht schaden.

Auch die Federbeine von Marzocchi hinten sind zwar schon etwas weicher als die früher montierten Ceriani, doch Härte ist immer noch Trumpf. Piloten mit empfindlichem Rücken wechseln gern auf die amerikanischen S&W Shock-Absorber, die ausschließlich mit Luftfedern und Öl dämpfen.

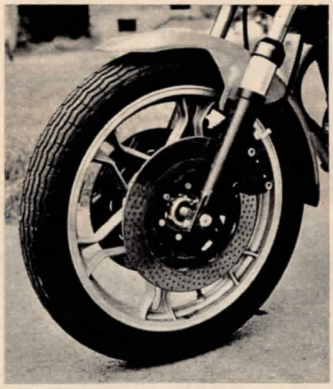
Komfortabel sind dagegen die Federungseigenschaften der Laverda 1200 geworden, wenn man sich an die barbarisch harten Federelemente des Vorläufers, des 1000er Triples, erinnert. Amerika- ▷

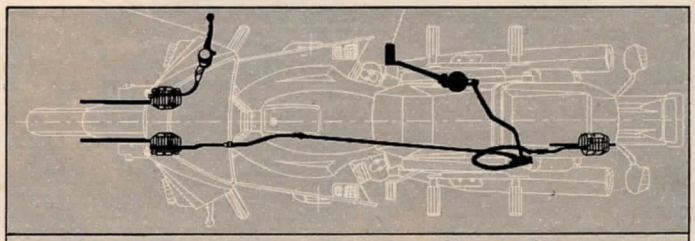
Vergleichstest Ducati 900 SS, Laverda 1200 und Moto Guzzi Le Mans II





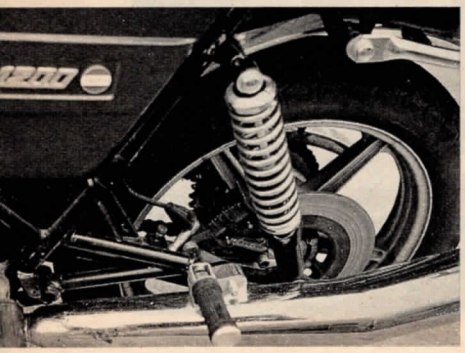
Dreischeiben-Bremsanlage an der Ducati: Keine optimale Verzögerung möglich, da Dosierung der Bremskraft bei der Vorderradbremse zu wünschen übrig läßt. An die Bremse hinten keine Einwände

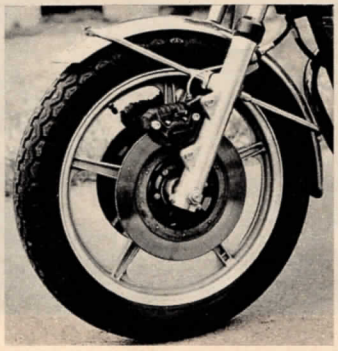




Integral-Bremssystem von Moto Guzzi: Über das Fußbremspedal werden synchron die vordere linke und die Scheibe hinten verzögert, per Handhebel kann die vordere rechte mit aktiviert werden. Nach Eingewöhnung beste Bremswerte

Die Bremsanlage der Laverda — ebenfalls mit drei Scheiben — verzögert besser als jene der Ducati, ist aber Integral-System unterlegen. Verbesserungsfähig allerdings die Funktion des Handbremshebels





nische Kollegen meinten in einem Test einmal, diese Maschine ließe nur zwei Möglichkeiten zu: „Entweder liebst du sie, oder du haßt sie."

Die Techniker in Breganze haben der 1200er weichere Federn spendiert und damit den Fahrkomfort deutlich angehoben. Nur: In Verbindung mit den Dunlop TT 100-Reifen ist der Geradeauslauf noch lange nicht optimal.

Die Le Mans von Moto Guzzi verlangt, wenn sie schnell bewegt wird, trotz eines ausgezeichneten steifen Rahmens erhebliche Körperkräfte, um Kurven einzuleiten. Auch die Zugstufe der Teleskopgabel ist so hart, daß selbst kleinere Bodenunebenheiten bis in die Lenkerenden weitergereicht werden.

Ausgezeichnet und den Bremsen der Konkurrenz überlegen ist das von Moto Guzzi patentierte Integral-Bremssystem, das Verzögerungswerte schafft, die sich sehen lassen können (vergleiche Tabelle unten).

Das Fahrwerk der Guzzi reagiert allerdings sehr empfindlich auf einen abgefahrenen Hinterradreifen. Das Pendeln des ganzen Motorrads um die Längsachse sieht für den Hinterherfahrenden furchterregender aus, als es der Fahrer selbst empfindet.

Das leichte Plus, das die Ducati noch beim Fahrwerk insgesamt auszeichnete, kann die Le Mans mit ihren Bremsen spielend überflügeln. Der Eindruck, daß die ▷

Bremsverzögerung

Messung	Ducati 900 SS	Laverda 1200	Moto Guzzi Le Mans II
50–0 km/h m (m/s²)	14,2 (6,81)	14,1 (6,84)	13,2 (7,31)
100–0 km/h m (m/s²)	54,6 (7,07)	49,3 (7,83)	45,2 (8,54)
130–0 km/h m (m/s²)	85,0 (7,67)	79,8 (8,17)	72,3 (9,02)

Tachometerabweichung

Anzeige 50/ 80 km/h	46/ 72	49/ 80	48/ 77
Anzeige 100/130 km/h	91/118	98/129	95/120
Anz. V_{max} sitzend km/h	215	186	210
eff. V_{max} sitzend km/h	204	191	197

Kupplungshandkraft

Kraft N	85	190	110

Zwischen der niedrigen Ducati und Guzzi die große Laverda

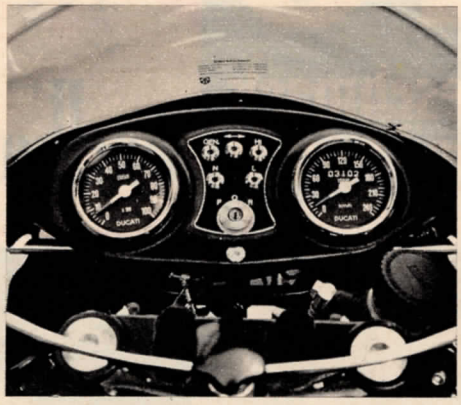
Vergleichstest Ducati 900 SS, Laverda 1200 und Moto Guzzi Le Mans II

Laverda auch hier keinen Boden gutmachen kann, verstärkt sich. Blaß bleibt die Maschine aus Breganze wohl vor allem deshalb, weil der hohe Schwerpunkt des Motors und die insgesamt recht hohe Sitzposition beherztere Gangart wegen beginnender Pendelneigung nicht geraten erscheinen ließen.

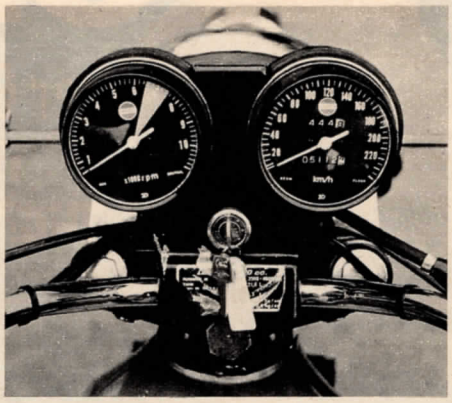
Hohe Handkräfte für Kupplung und Lenken allgemein, dazu eine als etwas schwammig empfundene Hinterhand verstärkten die Reserviertheit fast aller Testfahrer diesem Modell gegenüber.

Uneingeschränktes Lob erhielten lediglich die beiden klar und deutlich anzeigenden Nippon Denso-Instrumente. Die undeutlich abzulesenden Uhren der Moto Guzzi und die nicht ausreichend gedämpften von Ducati sind schlicht und einfach eine Zumutung.

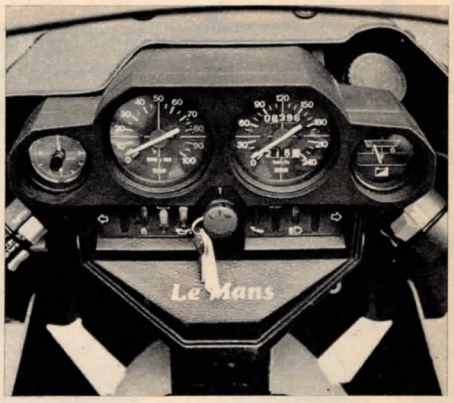
Bei der Hebelei für Hände



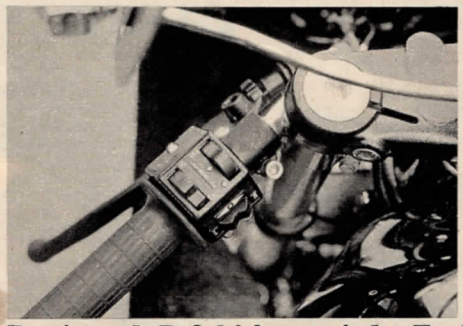
Ducati: kleine Instrumente, ungenaue Anzeige. Unten: Schalter schlecht erreichbar

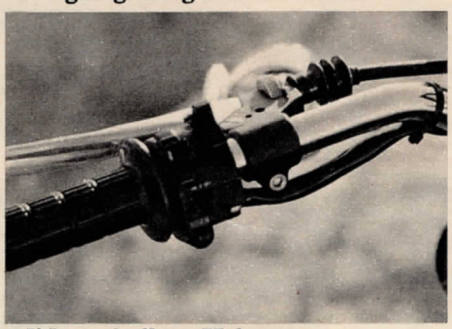


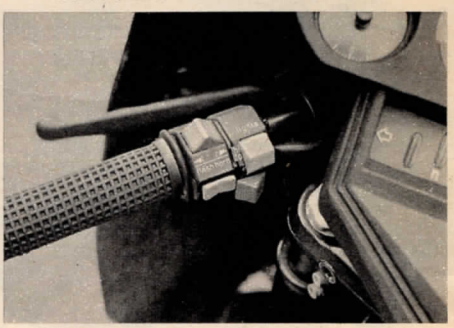
Laverda: ausreichende Größe, übersichtlich, genau. Unten: griffgünstig und narrensicher



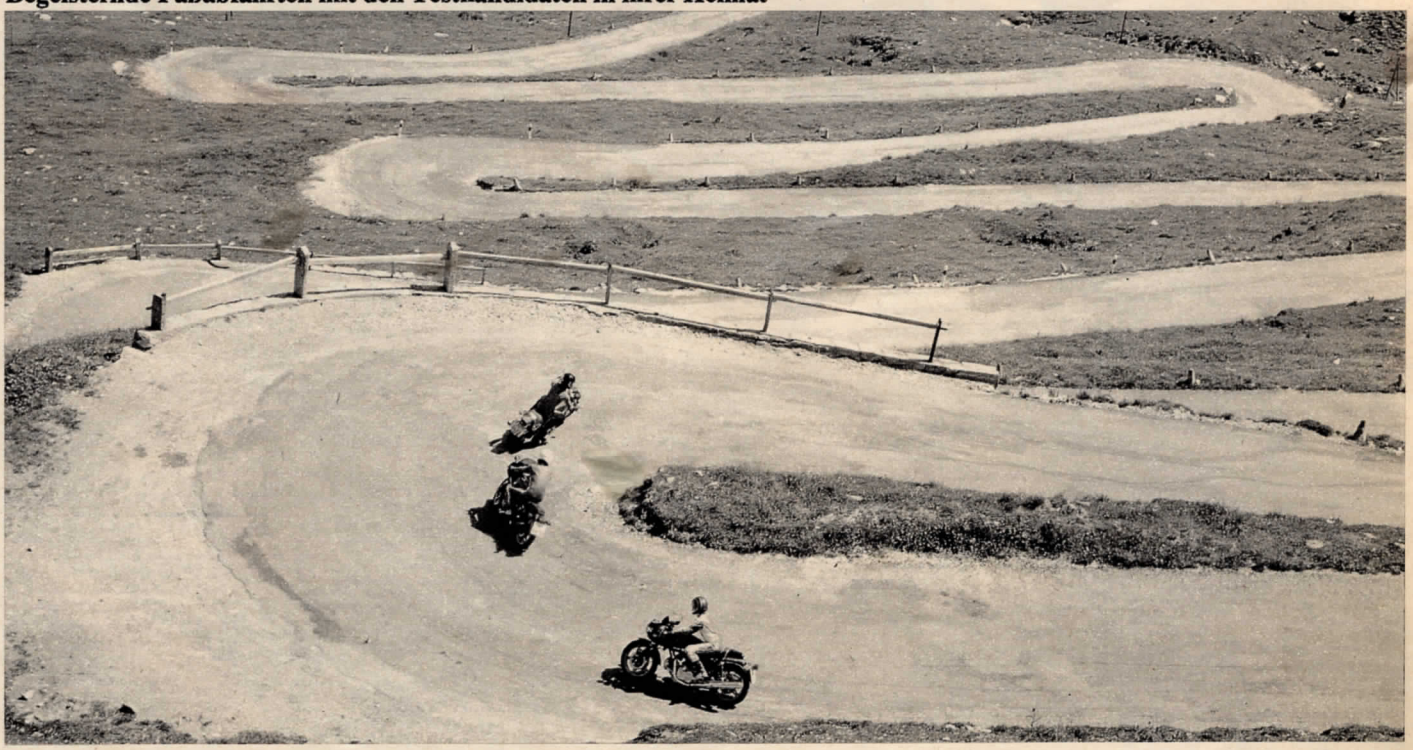
Moto Guzzi: ungewohnte Skaleneinteilung des Tachos. Unten: bunte, aber unübersichtliche Schalter







Begeisternde Paßabfahrten mit den Testkandidaten in ihrer Heimat



und Füße hat die schwarze Ducati jedoch die Nase schon wieder vorn. Hier liegt alles richtig. Bei der Guzzi liegen die Handhebel zu weit von den Fingern, und bei der Laverda verzieht es dem Fahrer beinahe den Lenker, so muß er am Kupplungshebel zerren.

Instrumente von Moto Guzzi und Ducati: ein dickes Minus

Bei Dunkelheit hört der Spaß auf. Das haben auch die drei italienischen Hersteller erkannt und rüsten ihre sportlichen, schnellen Boliden jetzt mit Halogen-Scheinwerfern aus. Der von Ducati hat den kleinsten Durchmesser und muß sich einen Punktabzug vom Optimum gefallen lassen.

Heiße Debatten auch bei der Beurteilung der Sitzposition. Wer zusammengefaltet einen ganzen Tag auf der Ducati kauert, hat die Nehmerqualitäten eines Fakirs. Das Gewicht des Oberkörpers lastet zudem eine Idee zu kräftig auf dem Lenkerstummel. In der Stadt bei Rush-hour kann das Fahren zur Qual werden. Auf dem Nürburgring dagegen schnellte die Laune aller Fahrer des schlanken V2 schlagartig hoch. Für Rennen und Zuverlässigkeitsfahrten scheint die sportive Auslegung geradezu wie geschaffen.

Sitzposition auf der Laverda völlig unproblematisch

Für alle Fahrer unproblematisch dagegen das Thronen auf der hohen Laverda, das für längere Tourenfahrten wie gemacht scheint. Weniger gewöhnungsbedürftig als die Ducati zeigt sich auch die rote Le Mans aus ▷

Technische Daten: die Fahrwerke

Marken/Modelle		Ducati 900 SS	Laverda 1200	Moto Guzzi Le Mans II
Rahmenart		Rückgratrohrrahmen	Doppelschleifenrohrrahmen	Doppelschleifenrohrrahmen
Federweg vorn/hinten	mm	120/80	130/80	125/85
Radstand	mm	1500	1460	1490
Lenkkopfwinkel	Grad	60,5	63	62
Nachlauf	mm	–	140	110
Bereifung vorn		3.50 V 18	4.10 H 18	4.10 V 18
Bereifung hinten		4.25/85 V 18	4.25 H 18	4.25/85 VB 18
Abrollumfang hinten	m	2,02	2,02	2,02
Bremse vorn, ⌀	mm	Doppelscheibe, 280	Doppelscheibe, 280	Doppelscheibe, 300
Betätigung		hydraulisch	hydraulisch	hydr./Integral
Bremse hinten, ⌀	mm	Scheibe, 280	Scheibe, 280	Scheibe, 250
Betätigung		hydraulisch	hydraulisch	hydr./Integral
Lager Gabel/Schwinge		Kegelr./Bronzebuchsen	Kegelr., Kugell./Nadellager	Kegelrollen/Kegelrollen
Sitzhöhe	mm	770	840	770
Lenkerbreite	mm	675	740	580
Gewicht vollgetankt	kg	225	247	243
zul. Gesamtgewicht	kg	370	420	430
Inspektionsintervalle	km	3000	2500	5000
Endpreis	Mark	10 410	10 200	10 500
Importeur		Zweirad Röth GmbH, Schulstr. 8, 6149 Hammelbach	Zweirad Röth GmbH, Schulstr. 8, 6149 Hammelbach	Deutsche Motobécane GmbH, Aachener Str. 23, 4800 Bielefeld 14

Endwertung: Fahrwerke, Bremsen und Ausstattung

Kriterien/Modelle	Ducati 900 SS	Laverda 1200	Moto Guzzi Le Mans II
Fahrwerk			
Handlichkeit	5	7	8
Geradeauslauf	10	7	8
Kurvenwilligkeit	9	8	8
Kurvenverhalten	10	7	8
Kurvensicherheit	9	8	8
Federung/Dämpfung vorn	7	8	8
Federung/Dämpfung hinten	5	7	6
Summe	**55**	**52**	**54**
Bremsen			
Bremsweg	7	8	9
Bremse vorn	8	9	18
Bremse hinten	9	7	
Bremsverhalten bei Nässe	8	7	8
Summe	**32**	**31**	**35**
Ausstattung/Komfort			
Bedienungsarmaturen	8	6	6
Instrumente	4	9	5
Beleuchtung	9	10	10
Sitzposition Fahrer	5	9	7
Komfort Fahrer	4	8	7
Summe	**30**	**42**	**35**
Gesamtsumme Teil 2	117	125	124
Gesamtsumme Teil 1	124	95	104
Endergebnis	**241**	**220**	**228**

Vergleichstest Ducati 900 SS, Laverda 1200 und Moto Guzzi Le Mans II

Mandello am Comer See. Zwar hockt man auch hier mit stark angewinkelten Beinen, aber der Stummellenker sitzt nicht so tief, und die Sitzbank ist wesentlich besser gepolstert.

Das dicke Minus heimst die Guzzi für ihre Verkleidung ein. Selbst kleingewachsene Fahrer wissen beim besten Willen nicht, wo sie die Beine unterbringen sollen.

Komfort ist bei sportlich aufgemachten Maschinen ein Wort, das nicht alle unbedingt als Kriterium gelten lassen mögen.

Wer der Ducati Komfort bestätigen würde, müßte lügen können, ohne rot zu werden. Oder die Sicherheitsreserven auf dem ruhigen, schnellen Motorrad als Komfort interpretieren. Wirklichen Komfort bietet von den drei Konkurrenten eigentlich nur die Laverda, deren Federungs- und Dämpfungseigenschaften in Verbindung mit dem breiten Tourenlenker und der soliden Bank noch so was wie Bequemlichkeit aufkommen lassen.

Auf der Guzzi sitzt man ein wenig wie ehemals Münchhausen auf der Kanonenkugel, aber immer noch sehr viel kräfteschonender als auf der Ducati.

Wenn jetzt noch einmal alle Fakten Revue passieren, so hat die Kreation von Fabio Taglioni – die Ducati 900 Super Sport – doch einen erklecklichen Vorsprung herausgefahren. Zum souveränen Sieg im Kapitel Motor und Wirtschaftlichkeit kam noch ein, wenngleich knapper, Vorsprung beim Fahrwerk. Die Moto Guzzi kann, trotz hervorragender Bremsqualitäten, hier nicht genügend herausschlagen und landet sicher auf dem zweiten Platz. Schlußlicht blieb die Laverda, die außer auf dem Sektor Ausstattung und Komfort kein Kriterium für sich verbucht.

Eine Einschränkung allerdings: Die Unterschiede dieser drei Motorräder sind so gravierend, daß ausgereizte Beurteilungen wesentlich von dem Standpunkt abhängen, was man unter Motorradfahren versteht. Kein Mensch kann einen Laverda-Tourenfahrer davon überzeugen, daß die spartanisch harte Sitzposition auf einer Ducati für ihn das richtige sei. Und ein Liebhaber des großen Guzzi-Triebwerks mit seinem wartungsfreien Kardan muß nicht unbedingt den Laverda-Dreizylinder oder sich permanent längende Ketten mögen.

Peter Limmert