

PS

**Die
Motorrad
Zeitung**

Nr. 10/Oktober 1989 DM 4,50

E 3496 E

Finnland fmk. 18,-; Italien Lit. 4700; Niederlande hfl. 5,60; Österreich öS 37,-; Schweiz sfr. 5,-; Spanien Ptas. 400,-
Printed in Germany

**Test
und
Technik**



Gilera XRT 600

Fahrbericht

**BMW K1-
Gespann**

Spezialtest

**Honda
VFR
750 F**



Motor-Press Stuttgart-Postf. 102525-2000 Hamburg 1
143 Postvertriebsstelle-Gebühr bezahlt E 3496 E 2708 0214 6432
500 10

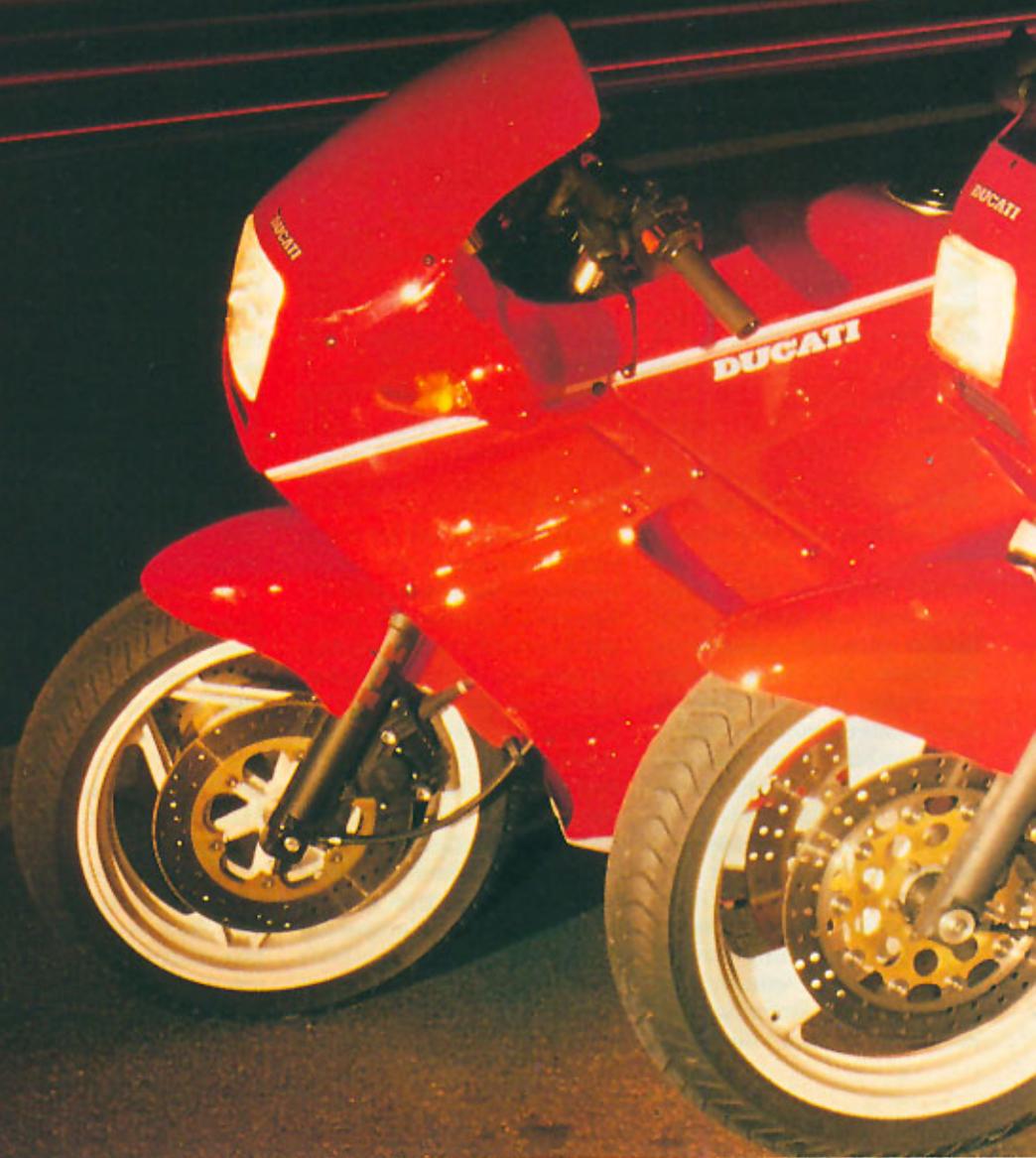
NOTE Renner

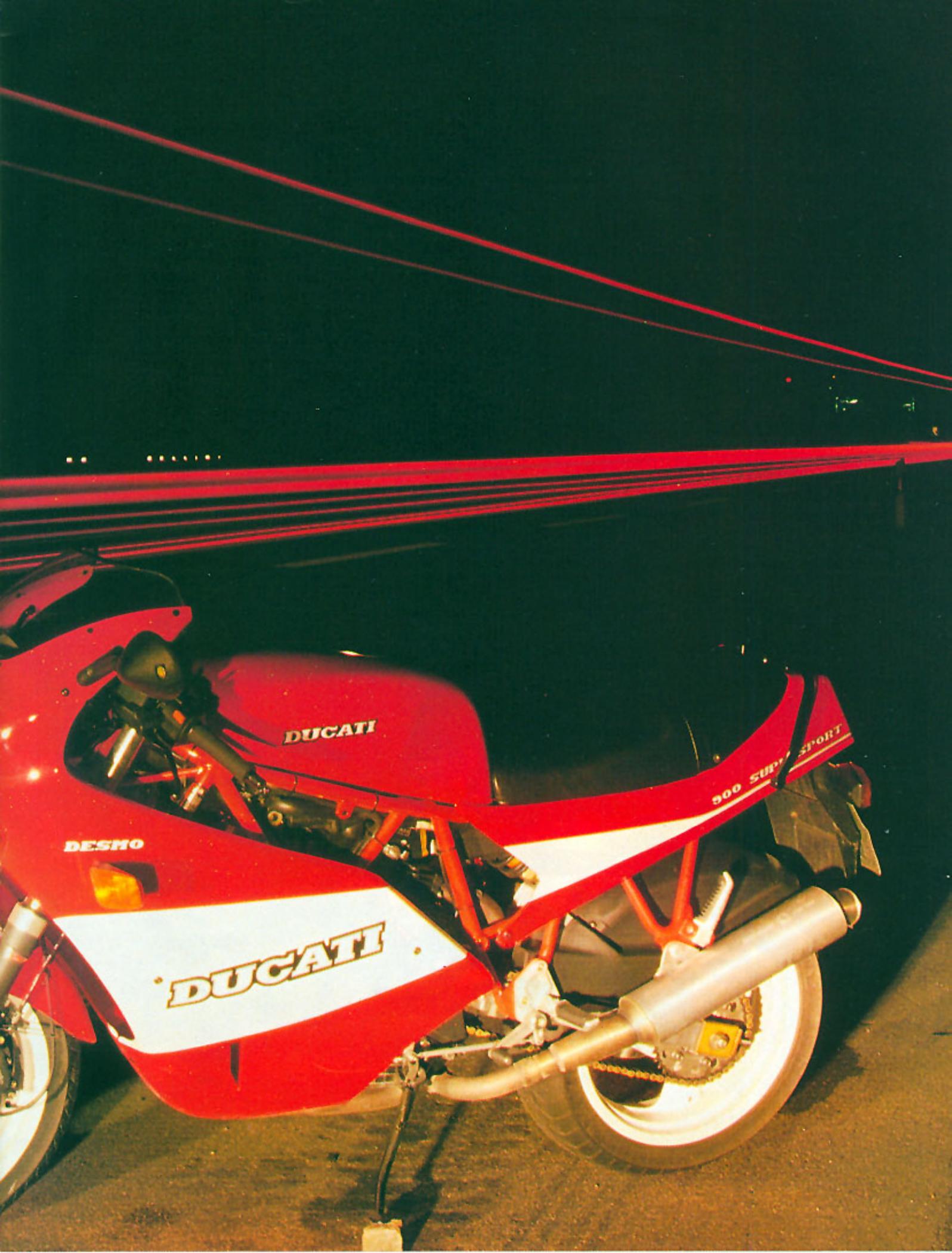
Vergleichstest Ducati 900 Supersport gegen 906 Paso

SIMPLY RED

**Vergleichstest:
Ducati 900 Supersport
gegen 906 Paso**

**Eine Ducati muß ein-
fach rot sein. Egal,
ob sie nun Supersport
oder Paso heißt.
Denn das Zusammen-
spiel aus verführeri-
schem Rouge und kräf-
tigen V-Zweizylinder-
Klängen ist immer
noch der Stoff, aus
dem die Träume sind**





DUCATI

DESNO

DUCATI

900 SUPER SPORT

Süden, Sonne, Sinnlichkeit heißt die intime Dreiecksbeziehung, die in bella Italia in der Bologneser Spielart Desmodromik, Ducati, Dolce Vita lautet. Ducati – zelebriert für das süße Leben, nicht einfach

gebaut für die Fortbewegung, sondern für die elitäre Gemeinde, der das Glück reiche Emotionen in die Motorradsfahrer-Wiege gelegt hat. Die Fahrfaszination und Sinnlichkeit in ihrer Bedeutung nicht nur aus dem Duden kennen.

Die mobilen Ahnen der heutigen Ducs, seinerzeit von Firmengründer Adriano und Marcello Ducati erdacht, waren ursprünglich die Lieblinge der Puristen: Rahmen und Motoren von feinsten optischer Architektur, an deren Statik sich das presto-fortis-

simo italienischer Motoren-Sinfonie brach. Vollverkleidungen waren verpönt. Bis 1983 Cagiva das Regiment bei Ducati übernahm und zuerst die 750 Paso und dann die 906 Paso im ultramodernen Kleid erschien. Die Duc-Fans waren brüskiert.

Es lebe der Sport: Die 900 Supersport fühlt sich auf kurvigen Strecken zu Hause. Das geringe Gewicht, die hervorragende Handlichkeit und die große Schräglagenfreiheit erlauben hohe Kurvengeschwindigkeiten



Doch die Ingenieure um Massimo Bordini besannen sich ihrer Tradition und entließen jetzt die 900 Supersport aus ihren Hallen. Der klingvolle Name weckt Erinnerungen an die von 1975 bis 1981 gebaute, legendenumwobene Vorgängerin – be-

sonders an die Hailwood-Replica.

Allein, die Zeit der Königswellen wurde längst von den neuen Ideen der modernen Motorenbauer überholt.

Denn so schön der Königswellentrieb für den Techniker auch sein mag, für

die Geräuschprüfung ist er wegen der vielen Kegelräder mechanisch doch zu laut.

Sowohl die 906 Paso als auch die 900 SS werden von einem 904 cm³ großen V2 mit 90-Grad Zylinderwinkel auf Trab gehalten. Der Schrittmacher der beiden so unter-

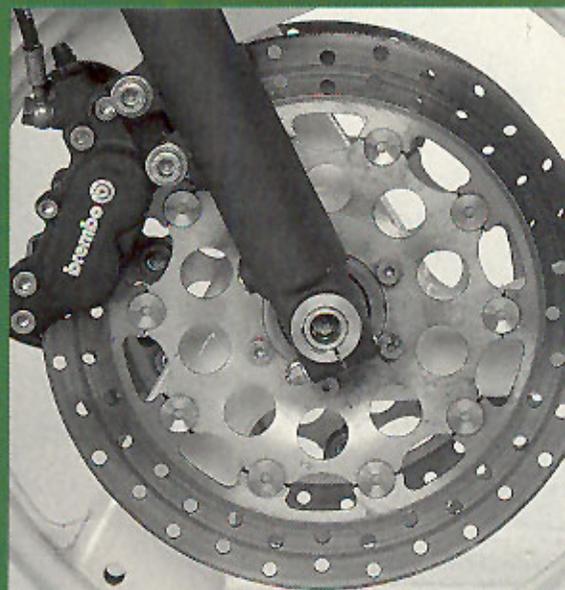
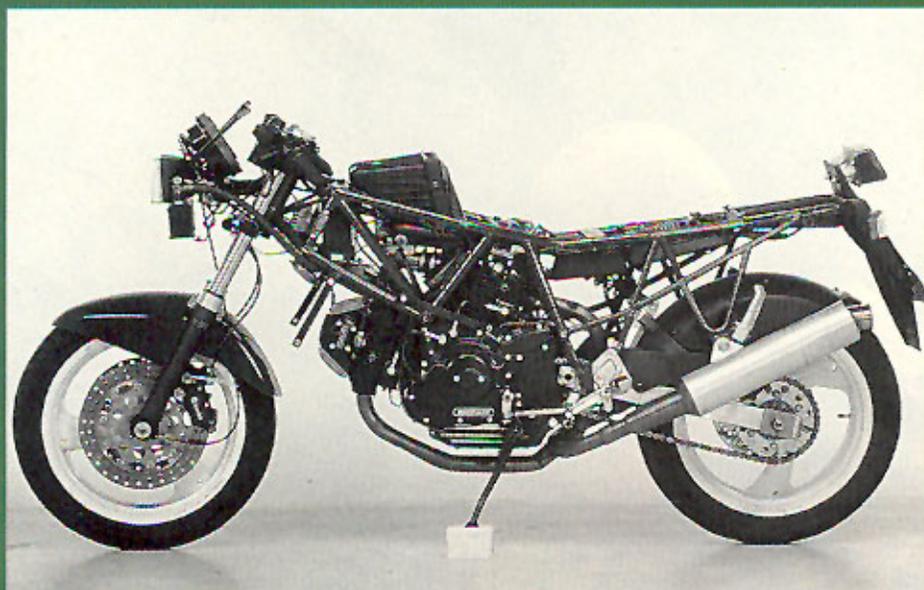
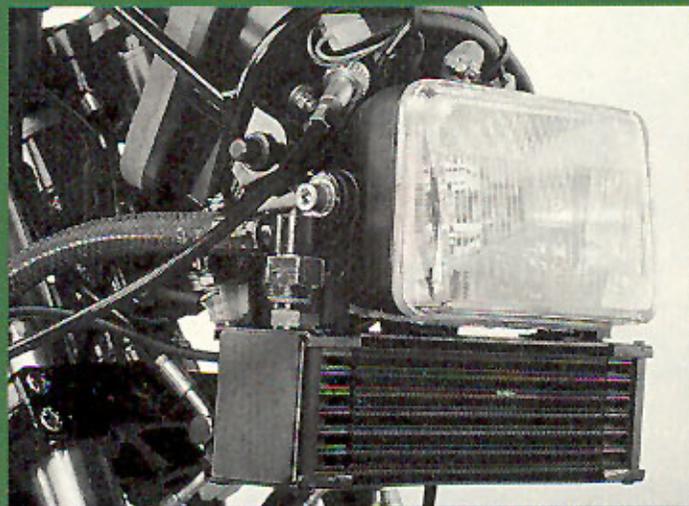
schiedlich aussehenden Boliden ist in seinen Grundzügen genau gleich.

Das Gehäuse stammt von der 851. Zahnriemengetriebene Nockenwellen regieren in Verbindung mit der Ducati-typischen Desmodromik die Ventile. Während jedoch das Aggregat der Paso von Wasser umspült wird, besitzt die 900 SS Luft/Öl-gekühlte Zylinder.

Den sanften Knopfdruck auf den E-Starter quittieren beide mit dumpf-grollenden Lebenszeichen. Auch wenn keine Conti-Tüten mehr die Töne lautstark ausposaunen, böllern unsere Ducati doch einen kräftigen Italo-Beat aus ihren Rohren.

88 PS (65kW) bei 8000/min haben die Väter der 906 Paso ins Familien-Stammbuch geschrieben. 83 PS (61 kW) bei 8400/min sollen es bei der 900 SS sein. Der zu-

Besondere Merkmale der 900 Supersport: Der Ölkühler liegt günstig im Luftstrom. Der Gitterrohrrahmen integriert den V2-Motor als tragendes Element und stammt von der 750 Sport, die Auspuffanlage von der 851. Der Seitenständer geriet



zu kurz. Brembo-Vierkolbenzangen und 300 Millimeter-Scheiben sorgen für exzellente Verzögerung. Die Spiegel vibrieren stark, das Cockpit besteht lediglich aus Tacho und Drehzahlmesser



sätzliche Bizeps der 906 scheint jenseits der Alpen ein gut gehütetes Doping-Geheimnis. Angeblich soll lediglich der Auspuff der Paso etwas offener sein.

Der Leistungsprüfstand rückte das italienische Kräfteparallelogramm wieder ins rechte Lot. 75 PS (55 kW) bei 8000/min maßen wir für die Paso und 75 PS (55 kW) bei 6700/min für die Supersport.

Doch diese Kraft beschleunigt die beiden alle-

mal zum Italien-Express. In der Sprint-Disziplin von null bis 100 km/h war die im Sekundärtrieb kürzer übersetzte 900 SS mit 4,2 Sekunden einen Wimpernschlag schneller als die Paso mit 4,4 Sekunden. Die Paso ist 40 kg schwerer, das macht sie

durch den kleineren Umfang des Hinterreifens wett, sie ist insgesamt also kürzer übersetzt als die 900 SS. In der Spitze liegen beide mit 213 und 214 km/h gleich.

Doch die Temperamente entfalten sich völlig unterschiedlich. Während die 906

Paso für einen V-Zweizylinder erstaunlich kultiviert und dank Wasserkühlung und Verschaltung mechanisch beinahe so leise vor sich hinhurmelt wie eine wohlerzogene Signorina bei der gepflegten Solree-Konversation, benimmt sich die 900

SS wie ein Poltergeist. Auch wenn wir von einem Macho-Motorrad keine Knigge-Manieren erwarten, mußten wir ein paarmal allzu rüdes Betragen ins schwarze Buch eintragen.

Dazu gehörten die stets präsenten Vibrationen und

Kurvendiskussion: Das Umrunden von Biegungen mit der schweren Paso will gelernt sein. Die 16-Zoll-Räder und der breite Vorderreifen der Dimension 130/60 beeinflussen das Eigenlenkverhalten negativ



das unkultivierte Übergangsverhalten vom Leerlauf zum Teillastbereich. Unter 3000/min reagierte der 44 DCNF-Weber Doppelvergaser auf Gasstöße manchmal mit Verschluckern.

Trotz gleichem Vergaser sind der Paso solche Unar-

ten fremd. Zu ihrem guten Ansprechverhalten gesellt sich eine andere Drehmomentcharakteristik. Drehzahlorgien mag sie nicht. Über 7000/min gibt sie sich zugeschnürt, und in diesem Bereich verschonte sie uns nicht mit Vibrationen. Doch

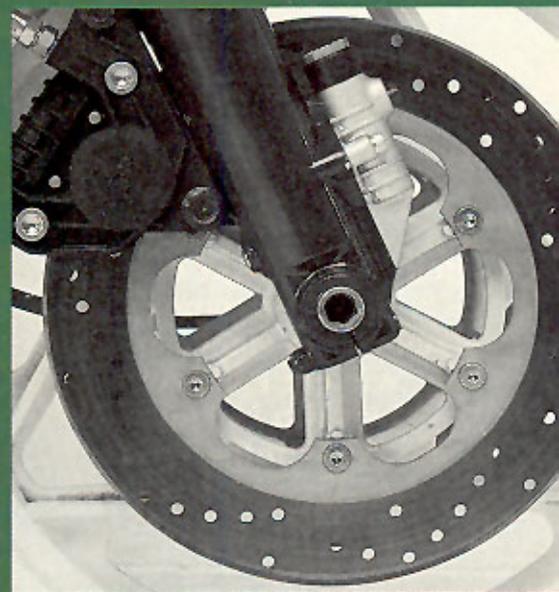
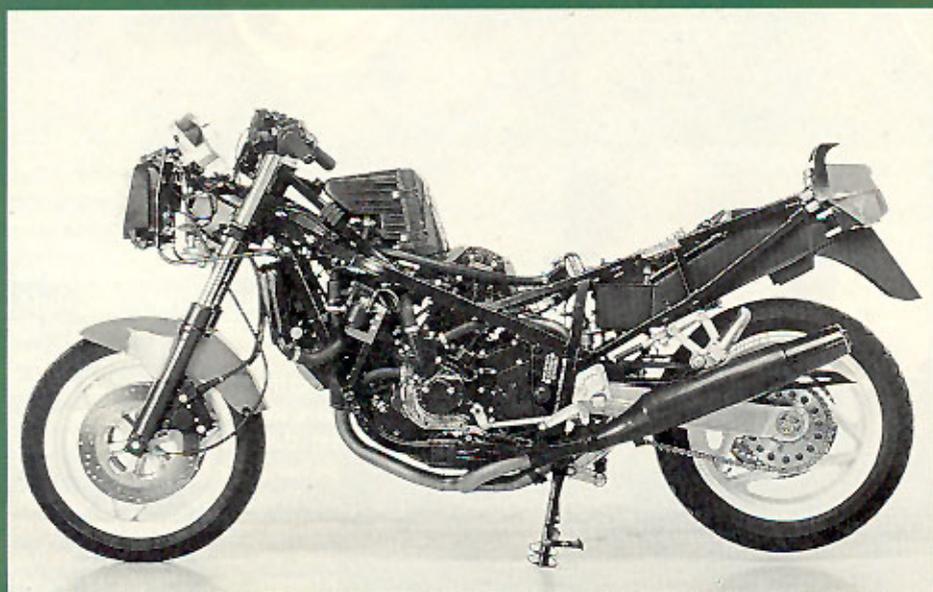
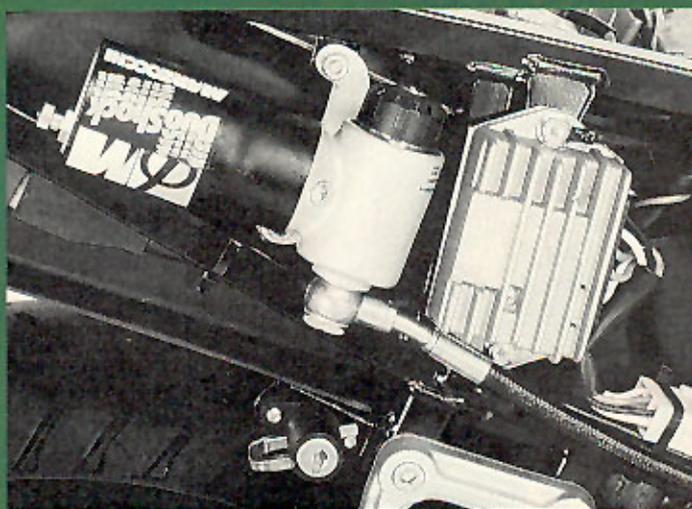
ein Ausdrehen der einzelnen Getriebestufen erübrigt sich, da selbst im fünften und sechsten Gang ab 2700/min zügiger und ruckfreier Vortrieb gewährleistet ist.

Die Paso zeigte sich als Ducati-Zugpferd alter Schule: Über Drehmoment spricht

man nicht, das hat man, wie die Durchzugswerte eindrucksvoll belegen. In der Beschleunigung von 60 bis 160 km/h im sechsten Gang vergingen nur 14,5 Sekunden.

Auch die Supersport enttäuschte uns hierbei keinesfalls. Sie war bei dieser Übung zwar 1,9 Sekunden langsamer. Doch ist das nutzbare Drehzahlband bei ihr nicht so weit gespreizt wie bei der 906 Paso, denn die SS geht erst ab 4000/min richtig zur Sache. Das erforderte von uns mehr Schaltarbeit, die wir jedoch gern vermieden hätten, denn die ruppige Trockenkupplung, die hohe Handkräfte verlangt, und das im Vergleich zur Paso schwergängige und etwas hakelige Getriebe, erinnerten uns ständig an das wohl unvermeidliche Kapitel Kinderkrankheiten.

Besondere Merkmale der 906 Paso: Das luftunterstützte Marzocchi-Zentralfederbein besitzt eine zehnfache Druckstufen-Verstellung. Der Doppelschleifen-Rohrrahmen ist mit abschraubbaren Unterzügen ver-



sehen. Vorn bremsen 280 Millimeter Scheiben und Vierkolben-Brembos. Die Marzocchi-Telegabel läßt sich in der Zugstufe vierfach verstellen.

Die Instrumentierung informiert umfassend



Zurückhaltend wie ein Asket ging sie dafür aber mit dem kostspieligen verbleiten Superbenzin um. Nur 6,6 Liter flossen im Durchschnitt auf 100 Kilometern aus ihrem 18 Liter fassenden Tank. Die Paso erwies sich als geringfügig durstiger, 7,2 Liter des gleichen Stoffs verkonsumierte sie über die gleiche Distanz. Mit ihrem 22-Liter-Faß besitzt die Paso dennoch leichte Reichweitenvorteile.

Daß die Supersport dabei in allen Fahrsituationen subjektiv schneller erscheint, bewirkt das Konglomerat aus lauterem Sound, Wendigkeit und Sitzposition. Du sitzt in klassischer Sporthaltung hoch oben in der kleinen Sitzmulde, die Beine

Schwerpunkt durch den weit unten eingebauten Motor.

Trotz des relativ langen Nachlaufs von 122 Millimetern wieselt die Supersport der Paso, die hier mit 96 Millimetern nach der Theorie handlicher sein müßte, in engen Ecken davon. Die Paso

Bahn lagen, geriet die Telegabel bei schneller Gangart aus dem Takt – insbesondere bei Autobahnkurven über 150 km/h. Das Marzocchi-Teil, das keine Einstellmöglichkeiten bietet, überraschte uns dann mit einem unangenehmen Flattern. Bei

der Reifendimension 120/70 statt der ursprünglichen Größe 130/70. Hinten rollt die Supersport auf 170/60er Body-Building-Walzen. Die Radführung übernimmt eine Vierkant-Leichtmetallschwinge, für Federung und Dämpfung steht das Zentral-



Ins rechte Licht gerückt: Im Schein der untergehenden Sonne wirkt die 900 Supersport neben der 906 Paso wie ein kantiger Monolith in einer milden Landschaft



stark abgewinkelt und die Arme weit nach unten zu den Lenkerstummeln gestreckt. Aber du dirigierst die Maschine dabei ohne Anstrengung. Mit einem Gewicht von nur 198,5 Kilogramm zählt die Supersport zu den Fliegengewichten – nicht nur unter den 900ern. Die überragende Handlichkeit resultiert aber in erster Linie aus der Summe von leichtem Gitterrohrrahmen und tiefem

mit ihrem weit oben unter dem Lenkkopf hängenden Kühler und den strammen 238 Kilogramm Gewicht bleibt hierbei nur zweite Siegerin. In kurvenreichen und verkehrsarmen Reservaten signalisierte uns die 900 SS mit ihrer enormen Schräglagenfreiheit, wo sie sich zu Hause fühlt. Mit graziler Leichtfüßigkeit tanzte sie durch die Kurven. Sobald jedoch Unebenheiten in der

gemächlicher Gangart allerdings waren wir mit dem Ansprechverhalten zufrieden. Offensichtlich haben die Ducati-Denker die Zugstufe der Gabel überdämpft. Ein dünnflüssigeres Gabelöl könnte eventuell Abhilfe schaffen. Eine leichte Verbesserung in der Fahrstabilität erzielten wir durch das Wechseln des Vorderrads. Der emsige Ronald März in Ettligenweiler montierte vorn eine Felge mit

federbein zur Verfügung. Das Gasdruck-Federbein läßt sich in der Federbasis stufenlos variieren und ermöglicht eine sechsfache Verstellung der Zugstufe. Die Grundeinstellung ist zwar sportlich, aber nicht überhart. Weniger gut gefiel uns an unserer Testmaschine das zu große Spiel des Schwingenlagers.

Wenn wir nicht gerade mit Sozius unterwegs waren, gab es zum Komfort keine Klagen. Der Mitfahrer leidet jedoch auf Dauer unter der zu kurz geratenen Sitzbank (575 Millimeter) und den hohen Soziusfußrasten, die ein extremes Anziehen der Knie erfordern.

Und die Paso? Du steigst um und sitzt auf ihr wie der Herrenfahrer. Deine Gehirnzellen speichern, aha, typische Tourerhaltung. Bequemer könnte man gar nicht untergebracht sein, wenn nur der Windschutz nicht so miserabel wäre, daß jeder japanische Ingenieur dafür

Datenspiegel: Ducati 900 SS

MOTOR
 Bauart/Zylinderanordnung: Viertakt/90-Grad-V
 Zylinderzahl: 2
 Leistung: 61 kW (83 PS) bei 8400/min
 Höchstes Drehmoment: 83 Nm bei 6000/min
 Schränkung/Hub: 92/68 mm
 Hubraum: 904 cm³
 Verdichtung: 9,2
 Mittlere Kolbengeschwindigkeit: 19,04 m/s
 Ventile pro Zylinder: 2
 Ventiltrieb: desmodromisch über je zwei Öffnungs- und Schließkippebel
 Ventildurchmesser E/A: 43/38 mm
 Ventilspiel E: 0,08 bis 0,1 mm
 A: 0,12 bis 0,14 mm
 Nockenwellen: je eine, oberliegend
 Antrieb: Zahnriemen
 Kurbelwelle: gleitgelagert
 Lage der Kurbelwelle: quer zur Fahrtrichtung
 Kühlung: Luft/Öl
 Schmierung: Naßsumpfl-Druckumlauf mit Ölkühler
 Starter: elektrisch

VERGASER
 Hersteller/Zahl: Weber-Doppel/1
 Bauart/Typ: 44 DCNF 116
 Durchlaß: 36 mm
 Hauptdüse: 160
 Leerlaufdüse: 65
 Schwimmerstand: 42 mm
 Luftfilter: Trockenelement

ELEKTRISCHE ANLAGE
 Batterie: 12 V 16 Ah
 Lichtmaschine: 12 V/300 Watt
 Scheinwerfer: 165 x 105 mm
 Glühlampe: H4 55/60 Watt
 Zündung: elektronisch
 Zündverstellung: elektronisch
 Zündzeitpunkt: digitale Kennfeld-zündung
 Zündkerzen: Champion RA 6 YC
 Elektrodenabstand: 0,6 mm
 Ventilspiel (kalt):
 Öffnungskippebel Einlaß 0,08 - 0,1 mm
 Öffnungskippebel Auslaß 0,12 - 0,14 mm
 Schließkippebel 0,00 - 0,02 mm

KRAFTÜBERTRAGUNG
 Kupplung: Mehrscheiben-Trockenkupplung
 Betätigung: hydraulisch
 Primärtrieb: Zahnriemen
 Schaltung: Klauen
 Zahl der Gänge: sechs
 Sekundärtrieb: O-Ring-Kette
 Übersetzungen: primär: 2,0 sekundär: 2,6
 Gangstufen: 2,467/1,765/1,35/1,09/0,955/0,857

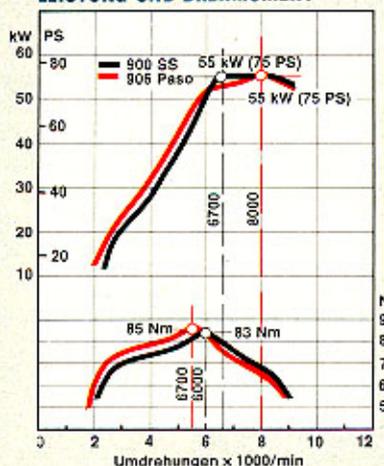
FAHRWERK
 Rahmenbauart: Gitterrohrrahmen
 Material: Stahl
 Radführung vorn: Telegabel
 Federung: Schraubenfeder
 Dämpfung: hydraulisch
 Federweg: 140 mm
 Gabelstandrohrdurchmesser: 40 mm
 Lenkungslager: Kegelrollen
 Nachlauf: 122 mm
 Lenkwinkel: 63 Grad
 Radführung hinten: Vierkant-Cantilever-Muschel mit Zentralfederbein
 Lagerung: Gleitlager
 Feder: Schraubenfeder
 Dämpfer: luftunterstützt, Zugstufe sechsfach verstellbar
 Federweg hinten: 110 mm

RÄDER UND BREMSEN
 Räder: Leichtmetall, hohlgepresst
 Felgenreife vorn: 3,5 x 17
 hinten: 5,5 x 17
 Bremse vorn: Doppelscheibe-Vierkolben-Festsattel
 hinten: Einzelscheibe-Festsattel
 Betätigung: hydraulisch
 Bremsendurchmesser vorn/hinten: 300/245 mm

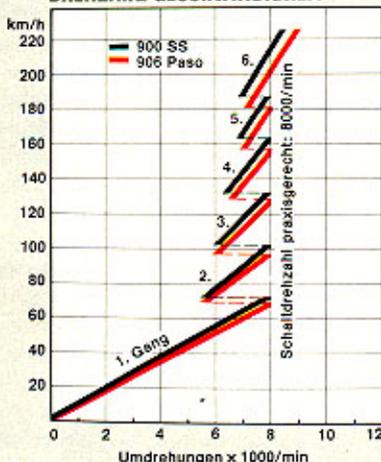
REIFEN
 Serien-Typ: Pirelli MP7 Sport
 Größe vorn: 120/70 ZR 17 oder 130/60 ZR 17
 Größe hinten: 170/60 ZR 17 oder 180/55 ZR 17
 Reifendruck vorn: 2,2 bar
 Reifendruck hinten: 2,4 bar
 Zugelassene Reifen: TÜV-Eintragung erforderlich

ABMESSUNGEN
 Länge/Breite/Höhe: 2040/670/1140 mm
 Radstand: 1450 mm

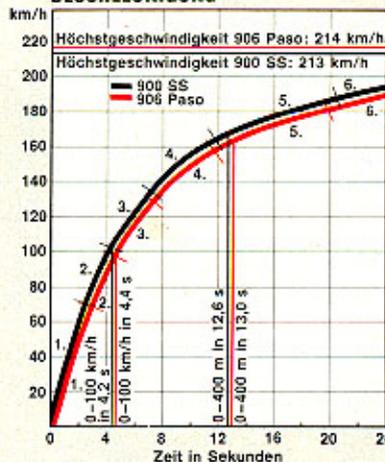
LEISTUNG UND DREHMOMENT



DREHZAHL/GESCHWINDIGKEIT



BESCHLEUNIGUNG



Bodenfreiheit: 180 mm
 Lenkerbreite: 680 mm
 Lenkerhöhe: 950 mm
 Sitzhöhe: 800 mm
 Sitzbreite/-länge: 220/575 mm
 Fußrastenlänge: 390 mm

GEWICHTE
 Radlast vorn/hinten: 94/104,5 kg
 Fahrfertig vollgetankt: 190,5 kg
 Zul. Gesamtgewicht: 400 kg
 Zuladung: 201,5 kg

FÜLLMENGEN
 Tankinhalt: 18 Liter
 Motoröl bei Ölwechsel: 3,25 Liter
 Motoröl mit Filterwechsel: 3,5 Liter
 Motorölart: SAE 10W 40
 Gabelöl pro Holm: 150 mm (ATF) vor Standrohre bei eingetauchter Gabel
 Bremsflüssigkeit: DDT 4

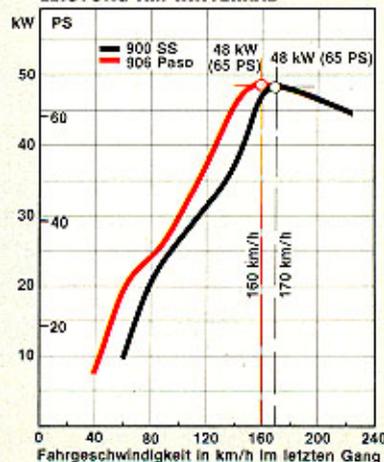
MESSWERTE
 Leistung am Hinterrad: 48 kW (65 PS) bei 170 km/h
 Höchstgeschwindigkeit: 213 km/h
 Beschleunigung:
 0 auf 50 km/h in: 1,8 s
 0 auf 100 km/h in: 4,2 s
 0 auf 160 km/h in: 10,9 s
 0 auf 400 Meter in: 12,6 s

Testverbrauch:
 Minimal: 4,8 l/100 km
 Maximal: 7,3 l/100 km
 Durchschnitt: 6,6 l/100 km
 Kraftstoffart: Super verbleit
 Reichweite mit Tankfüllung: 270 km

PREIS 17 480 Mark

Ganz oben die von PS gemessene Leistung an der Kupplung. Bemerkenswert der weite Bereich, in dem die Höchstleistung fast konstant bleibt. Das wäre typisch für gedrosselte Motoren. In der zweiten Reihe Beschleunigung und Gangdiagramm, die Gesamtübersetzung gleicht Gewichtsunterschiede aus. Die Leistung am Hinterrad zeigt wieder den Drehzahlunterschied, hier in km/h ausgedrückt

LEISTUNG AM HINTERRAD



Datenspiegel: Ducati 906 Paso

MOTOR
 Bauart/Zylinderanordnung: Viertakt/90-Grad-V
 Zylinderzahl: 2
 Leistung: 66 kW (88 PS) bei 8000/min
 Höchstes Drehmoment: 85 Nm bei 5500/min
 Bohrung/Hub: 92/68 mm
 Hubraum: 904 cm³
 Verdichtung: 9,2
 Mittlere Kolbengeschwindigkeit: 18,13 m/s
 Ventile pro Zylinder: 2
 Ventiltrieb: desmodromisch über je zwei Öffnungs- und Schließkippebel
 Ventildurchmesser E/A: 43/38 mm
 Ventilspiel (kalt):
 Öffnungskippebel Einlaß 0,08 - 0,1 mm

Übersetzungen: primär: 2,0 sekundär: 2,53
 Gangstufen: 2,467/1,765/1,35/1,09/0,955/0,857

FAHRWERK
 Rahmenbauart: Doppelschichten-Rohrrahmen mit abschraubbaren Unterzügen
 Material: Stahlrohr
 Radführung vorn: Telegabel
 Federung: Schraubenfeder, luftunterstützt
 Dämpfung: Zugstufe vierfach verstellbar
 Federweg: 125 mm
 Gabelstandrohrdurchmesser: 41,7 mm
 Lenkungslager: Kegelrollen
 Nachlauf: 96 mm
 Lenkwinkel: 65 Grad
 Radführung hinten: Leichtmetall-Kastenschwinge mit Zentralfederbein
 Lagerung: Nadellager
 Feder: Schraubenfeder
 Dämpfer: luftunterstützt, siebenbar
 Verstellung: Federbasis stufenlos, Drucksche zehntach, Zugstufe siebenfach
 Federweg hinten: 135 mm

RÄDER UND BREMSEN
 Räder: Osmac-Leichtmetall-Gußräder
 Felgenreife vorn: 3,75 x 16
 hinten: 5,00 x 16
 Bremse vorn: Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsattel
 hinten: Einzelscheibe mit Festsattel
 Betätigung: hydraulisch
 Bremsendurchmesser vorn/hinten: 280/270 mm

REIFEN
 Serien-Typ: Michelin M 58
 Größe vorn: 130/60 VR 16
 Größe hinten: 160/60 VR 16
 Reifendruck vorn: 2,3 bar
 Reifendruck hinten: 2,6 bar
 Zugelassene Reifen: TÜV-Eintragung erforderlich

ABMESSUNGEN
 Länge/Breite/Höhe: 2000/700/1100 mm
 Radstand: 1450 mm
 Bodenfreiheit: 180 mm
 Lenkerbreite: 660 mm
 Lenkerhöhe: 1000 mm
 Sitzhöhe: 780 mm
 Sitzbreite/-länge: 220/600 mm
 Fußrastenlänge: 280 mm

GEWICHTE
 Radlast vorn/hinten: 120/118 kg
 Fahrfertig vollgetankt: 238 kg
 Zul. Gesamtgewicht: 400 kg
 Zuladung: 162 kg

FÜLLMENGEN
 Tankinhalt: 22 Liter
 Motoröl bei Ölwechsel: 3,25 Liter
 Motoröl mit Filterwechsel: 3,5 Liter
 Motorölart: SAE 10W 40
 Gabelöl pro Holm: 180 mm (ATF) vor Standrohre bei eingetauchter Gabel
 Bremsflüssigkeit: DDT 4

MESSWERTE
 Leistung am Hinterrad: 48 kW (65 PS) bei 160 km/h
 Höchstgeschwindigkeit: 214 km/h
 Beschleunigung:
 0 auf 50 km/h in: 1,7 s
 0 auf 100 km/h in: 4,4 s
 0 auf 160 km/h in: 12,7 s
 0 auf 400 Meter in: 13,0 s

Testverbrauch:
 Minimal: 5,0 l/100 km
 Maximal: 8,3 l/100 km
 Durchschnitt: 7,2 l/100 km
 Kraftstoffart: Super verbleit
 Reichweite mit Tankfüllung: 300 km

PREIS 15 980 Mark

Öffnungskippebel Auslaß 0,12 - 0,14 mm
 Schließkippebel: 0,00 bis 0,02 mm
 Nockenwellen: je eine, oberliegend
 Antrieb: Zahnriemen
 Kurbelwelle: gleitgelagert
 Lage der Kurbelwelle: quer zur Fahrtrichtung
 Kühlung: Wasser
 Schmierung: Naßsumpfl-Druckumlauf mit Ölkühler
 Starter: elektrisch

VERGASER
 Hersteller/Zahl: Weber-Doppel/1
 Bauart/Typ: 44 DCNF 116
 Durchlaß: 36 mm
 Hauptdüse: 160
 Leerlaufdüse: 60
 Schwimmerstand: 42 mm
 Luftfilter: Trockenelement

ELEKTRISCHE ANLAGE
 Batterie: 12 V 19 Ah
 Lichtmaschine: 12 V/350 Watt
 Scheinwerfer: 265 x 130 mm
 Glühlampe: H4 55/60 Watt
 Zündung: elektronisch
 Zündverstellung: elektronisch
 Zündzeitpunkt: digitale Kennfeldzündung
 Zündkerzen: Champion RA 6 YC
 Elektrodenabstand: 0,6 mm

KRAFTÜBERTRAGUNG
 Kupplung: Mehrscheiben-Trockenkupplung
 Betätigung: hydraulisch
 Primärtrieb: Zahnriemen
 Schaltung: Klauen
 Zahl der Gänge: sechs
 Sekundärtrieb: O-Ring-Kette

freiwillig Harakiri begangen hätte. Du spürst Verwirbelungen schon im Bauchnabelbereich, was in profanen Zahlen bedeutet: Spätestens ab 160 km/h wird's ungemütlich. Dafür entschädigte sie uns mit einem stoischen Geradeauslauf und gutem

Dinge vom Feinsten. Eine Leichtmetall-Kastenschwinge mit Exzenter-Kettenspanner drückt auf ein aufwendiges Gasdruck-Zentralfederbein. Stufenlos regelbare Federbasis, zehnfache Druck- und sechsfache Zugstufenverstellung erlauben zahlrei-

Fahrer sein, wenn du einen sauberen Strich fahren willst. Fahren wir mal zu schnell in Biegungen rein und bremsen, jagte die Paso mit starkem Aufstellmoment unseren Adrenalin-Spiegel in die Höhe. Und wenn wir zu langsam waren, kippte sie

Butterweich und mit einem Finger lassen sich bei beiden Bikes die vorderen Bremsen bedienen. Die Verzögerung der Vierkolben-Brembos gefiel uns exzellent. Wobei die 900 Supersport mit ihrer 300-Millimeter-Scheibe subjektiv einen leichten Vorteil gegenüber der Paso verbuchen konnte (Scheibendurchmesser 280 Millimeter.) Lediglich der Druckpunkt am Handhebel könnte etwas klarer definiert sein.

Die unterschiedlichen Charaktereigenschaften unserer Ducati dürfte die Klientel vor keine Entscheidungsprobleme stellen. Trotz des gleichen Basisgregats ist die 900 Supersport mehr als nur ein Paso Double. Sie verkörpert die klassisch-sportliche Linie des Hauses, beheimatet auf winkligen Sträßchen und modellpolitisch zwischen der 750 Sport und der 851 angesiedelt. Spartanisch ausgestattet und mit kurzer Sitzbank versehen, ist die kernige Supersport die richtige Partnerin für robuste Typen, die ihre Ecken und Kanten richtig zu nehmen wissen. Der Preis von 17 480 Mark ist schon ein Wort, und fordert Enthusiasmus.

Der 906 Paso können wir bedenkenlos mehr Talent bescheinigen als viele unter ihrem Plastikkleid vermuten. Das von den Fans nicht geliebte Modell ist das ausgefeiltere und komfortablere Motorrad. Die Einheit von Motor und Getriebe wirkt homogener als bei der 900 SS. In der Verarbeitungsqualität und Ausstattung ist die 906 auch für manche japanischen Produkte eine hohe Hürde. Wären nicht der schlechte Windschutz und die unmöglichen Rückspiegel, in denen du nur Knie siehst, die Paso wäre ein nahezu perfekter Tourensportler – und das zu einem noch akzeptablen Preis von 15 980 Mark. So ist gerade die Paso mehr als einfach nur rot, bei ihr gilt am ehesten: Rot ist Trumpf. *Volker Koerdit*

Rücksichten: Entspanntere Beinhaltung und längere Sitzbank sorgen auf der Paso für bequemeres Reisen. Jedoch ist die Schräglagenfreiheit begrenzter. Auf der Supersport dagegen thront der Fahrer hoch oben mit angewinkelten Knien. Die tiefen Lenkerstummel runden die sportliche Haltung ab

Komfort. Die Feder/Dämpfer Einheiten bieten vielfache Einstellmöglichkeiten. Die luftunterstützte Marzocchi M 1 R Gabel arbeitet im Gegensatz zur 900 SS ohne Fehl und Tadel und läßt sich zusätzlich in der Zugstufe vierfach verstellen. Auch hinten besitzt die Paso 906

che Spielarten. Mit der Paso fährt es sich richtig locker und beschwingt, und es käme fast schon perfektionistische Langeweile auf, wenn..., ja wenn nicht ab und zu Kurven kämen. Hier ist das Verhalten der Paso gewöhnungsbedürftig. Du mußt schon ein routinierter

urplötzlich in die Kurve hinein. Ein Tribut an die 16-Zoll-Reifen. Denn der Reifen ist sehr breit und die Ellipse der Aufstandsfläche ist bei den kleineren 16-Zoll-Rädern durch die größeren Hebelarme der Störkräfte ungünstiger und beeinflusst das Eigenlenkverhalten negativ.

