



Kontroll-Organen: Bei 4000/min hören die Vibrationen auf, bei 6000/min kommt Dampf – mehr müssen SFC-Fahrer



er nicht wissen

Kontrollierte Explosion

Laverda 1000 SFC – die italienische Antwort auf die Race-Replica-Welle aus Japan: ein gestandenes Motorrad. Nicht nur die Fahrleistungen erinnern daran, daß es sich bei den Vorgängen im Motor um Explosionen handelt. Genug, um Fernost-Bikes echte Konkurrenz zu machen?



Kurven-Könner: Die Laverda ist sehr zielgenau

Das Kürzel ist bekannt. SFC – diese drei Buchstaben gehören zu Laverda wie Parmesankäse zu Spaghetti Carbonara. Sie zierten stets die sportlichsten Motorräder des italienischen Herstellers aus Breganze. Das waren üblicherweise Zweizylinder-Maschinen mit einem dreiviertel Liter Hubraum, die den Ruhm der Marke in den 70er-Jahren durch ungeämpfte Auspuffrohre posaunten.

Deswegen mag sich mancher Insider gewundert haben, die traditionsreiche Bezeichnung auf der IFMA 1984 an einem Dreizylinder zu entdecken. 1000 SFC hieß das neueste Laverda-Modell, auf den ersten Blick eine etwas abgespeckte Version der bekannten RGS mit sportiven Zutaten wie einer Leichtmetall-Fußrastenanlage oder den schwimmend gelagerten Bremsscheiben im Vorderrad. Es hätte aber auch eine ▶

zivilisiertes Corsa sein können, die aus der RGS für sportlich orientierte Solisten aufgebaut wurde und keinen Soziusplatz zu bieten hatte. Was das Mittelfeld sollte? Sich als Topmodell der Marke etablieren. Mit den üppigen 95 PS der Corsa und dem Komfort der RGS.

Schon nach der Überfahrungs fahrt der Laverda in die Redaktion berichtete Testfahrer Albrecht Holzapfel den skeptischen Kollegen Wunderdinge. Es handle sich, behauptete er im Brustton der Überzeugung, bei der Leistungsangabe um eine Zahl, die wohl nach den DIN-Vorschriften ermittelt wurde.

dabei halbwegs an die Straßenverkehrsordnung hält, kommt mit dreien aus.

Mit dem dritten Gang wird der Geschwindigkeitsbereich zwischen 60 und 160 km/h behandelt. Die Leistungsreserven reichen aus, um zwei Personen zügig von Stadtverkehrstempo auf 100 km/h zu hieven, für Überholmanöver bleibt genügend Druck übrig. Bei 4000 Kurzwelldrehzahlen hören die Vibratoren auf, die den Pi-

bene Zustand stellt sich nur auf gut ausgebauten, einigermaßen ebenen Straßen ein. Die Laverda kommt aus der alten Schule italienischer Motorradbaus, wo der Geradeauslauf das Maß der Dinge war. Ihr sicherzustellen, griffen nicht nur Laverda-Ingenieure zu harten Feder- und Dämpferelementen. Sie haben ihr Ziel erreicht, die SFC läuft wie auf Schienen. Dafür denkt sie nicht im Traum daran, derbe Fahrbahnunehmen auszubügeln.

Die beiden Federbeine, die zwischen der neuen Alu-Kastenschwinge und dem Rahmenheck sitzen, sind in der Federbasis fünfachsig verstellbar und durch Druckluft noch weiter zu verstehen. Aber selbst mit minimal vorgespannter Feder und kaum Luftdruck sind sie noch außergewöhnlich hart.

Klaus-Michael Schenck, 47, der als ältester Laverda-Händler Deutschlands schon 1968 die italienischen Motorräder impo-

Körperlicher Einsatz, Kompro mißbereitschaft, Freizeit zur richtigen Zeit: Die Laverda fordert ihren Fahrer



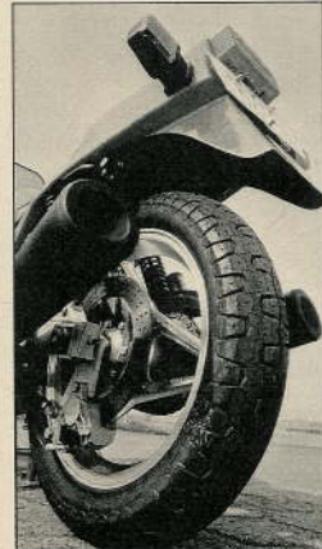
Komfort-Renner: genügend Platz auch für große Fahrer

Keine Spur von italienischen Cavallini, dafür hätte ihn die SFC allzu energisch über die Autobahn gezerrt.

Der Prüfstand brachte es an den Tag: 93 PS bei 8000/min leistet der Motor, genug für 221 km/h. Doch Endgeschwindigkeit ist für dieses Motorrad ein theoretischer Wert, nur auf der Autobahn zu erreichen. Fünf Zahnradpaare liegen im Getriebe bereit, die Motorkraft in der jeweils passenden Übersetzung ans Hinterrad weiterzugeben. Doch wer hauptsächlich auf Landstraßen fährt und sich

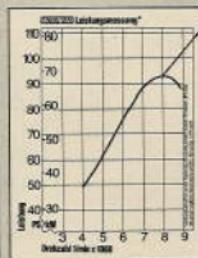
loten glauben machen, zwischen den Zylinderwänden lobten Schmiedehämmer. Da ist zwischen den Beinen mehr zu spüren als ein japanisch-zurückhaltendes Kribbeln. Steigt die Drehzahlmessnadel höher, ist für ein paar Sekunden der Auspuffton der Laverda zu hören, ein halbierter Porsche. Bei 6000/min längt SFC-Fahrer an: Der Dreizylinder spannt seine Muskeln, die Maschine wird schneller als ihr Schall, die Fuhre scheint zu gleiten.

Bis zur nächsten tiefen Bodenwelle. Denn der eben beschrie-



Brems-Misere: Grauguß-Scheibe

Keine Schwächen: SFC-Leistungskurve



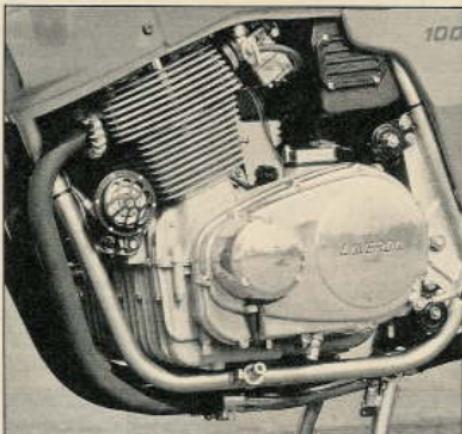
Die Laverda 1000 SFC leistet stattliche 93 PS bei 8000 Umdrehungen. Das SFC-Triebwerk unterscheidet sich vom RGS-Motor durch den Zylinderkopf der Laverda Corsa mit größeren Ventilen, schärferten Steuerzeiten und höheren Kolben. Die Leistungskurve zeigt von Kraft in allen Lagen, zwischen 5000/min und 6000/min steigt die Leistung um satte 15 PS an.

tierte und deshalb als Laverda-Spezialist anerkannt ist, zeigt Einsicht: „Ich hoffe, daß wir in Kürze ein Umrüstfederbein anbieten können.“

Auch die Gabel, an deren rechtem Holm ein hydraulisches Anti Dive-System installiert ist, will Schenck noch erforschen. Zwei Mängel wurden dem bei Marzocchi gefertigten Teil im Testbetrieb angekreidet: Die Feder ist sehr hart und der Negativfederweg zu gering. Es

scheint, als sei der ständige Bodenkontakt des Vorderrads eher dem hohen Gewicht der SFC als den Bemühungen der Gabel zu verdanken.

Sonst arbeitet das Fahrwerk zur Zufriedenheit. Schräglagenwechsel lassen sich auch in engen Kurven leichter bewältigen, als es die Ehrfurcht einflößenden Abmessungen und das Gewicht der SFC erwarten lassen. Ist der Kurs einmal gewählt, behält ihn die La-



Italo-Bulle: Das wuchtige Triebwerk produziert 93 PS

Laverda 1000 SFC: Technische Daten und Maßwerte

Motor Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, 120 Grad Kurbelversatz, Ölkühler, dohc, Tassenstößel, Steuerantrieb über Rollenkette, je zwei Ventile, Bohrung \times Hub 75,6 \times 74 mm, Hubraum 998 cm³, Verdichtung 10, Nennleistung 70 kW (95 PS) bei 8000/min, drei Dellorto-Vergaser, \varnothing 32 mm, kontaktloses Transistorzündung, Drehstromgenerator 250 W, Batterie 12 V/14 Ah, Mehrscheiben-Olbadcupplung, Fünfganggetriebe, Elektrostarter, Sekundärantrieb über O-Ring-Kette.

Fahrwerk Doppelscheiben-Rohrrahmen, luftunterstützte Teleskopgabel vor mit einsitzigem, hydraulisch angesteuertem Anti Dive, Standrohrdurchmesser 41 mm, Federweg 130 mm, zwei Federbeine hinten, Feder-

weg 95 mm, Federbasis fünffach verstellbar, Radstand 1510 mm, Nachlauf 115 mm, Doppelscheibenbremse vorn, \varnothing 300 mm, Scheiben schwimmend gelagert, Feststeller, Scheibenbremse hinten, \varnothing 280 mm, mit Schwimmsteller, Befähigung vorwinkeln hydraulisch, Bereifung vorn 100/90 V 18, hinten 130/90 V 18.

Maße und Gewichte Länge 2180 mm, Sitzhöhe 800 mm, nutzbare Sitzbanklänge solo 310 mm, doppelt 550 mm, zweiteiliger Stahlrohrlenker, 630 mm breit, Wendekreis 7330 mm, Gewicht volgetankt 253 kg, zulässiges Gesamtwieght 440 kg, Tankinhalt 22 Liter.

Beschleunigung Werte für zwei Personen in Klammern: 0-100 km/h 4,1 (4,9) s

verda stur bei und läßt sich auch von Fahrbahnunregelmäßigkeiten nicht irritieren.

Obwohl solche Eigenschaften das Steuern der SFC erleichtern, dauert es einige Zeit, bis sich Neulinge an das Fahrzeug gewöhnt haben. Die SFC verlangt von ihrem Chauffeur körperlichen Einsatz. Wer bislang nur japanische Motorräder bewegte, wird auf der Laverda erleben, daß es Dimensionen des Motorradfahrens gibt, die mit reiner Fortbewegung wenig zu tun haben. Da geht es schon eher um das gemeinsame Erlebnis des Fahrers mit seiner Maschine.

Von dem Spaß, den die Laverda auf freier Bundesstraße vermitteln kann, bleibt bei dichtem Stadtverkehr nur wenig übrig. Die Kupplung ist schwungängig, der Griff ungünstig geformt. Üppige Schaltwege und ein Mechanismus, der vor allem beim Runterschalten aus höherer Drehzahl teils herzhafter Tritte verlangt, um mit möglichst geringer Geräuschenwicklung zu arbeiten, lassen den Körpereinsatz des Fahrers schnell so groß werden, daß der Spaß auf der Strecke bleibt.

Immerhin haben sich die Laverda-Leute erfolgreich Mühe ge-

0-140 km/h 7,3 (8,8) s
0-200 km/h 22,6 (—) s
0-400 m 12,3 (13,1) s
0-1000 m 23,5 (25,1) s

Durchzugsvermögen

im 5. Gang
60-100 km/h 6,6 (8,6) s
60-140 km/h 13,5 (17,9) s
60-180 km/h 23,3 (33,6) s

Höchstgeschwindigkeit zwei

Personen 199 km/h
sitzend 211 km/h
liegend 221 km/h
(Temperatur 9 Grad, kein Wind)

Bremzverzögerung

100-0 km/h 44,3 m (8,7 m/s²)
130-0 km/h 76,1 m (8,57 m/s²)

Verbrauch Superbenzin

Testverbrauch 6,3 Liter/100 km

Preis 15.870 Mark

geben, Pilot und Sozius komfortabel unterzubringen. Selbst große Laverda-Fahrer kommen mit der vorgesehene Sitzposition zurecht, zumal, weil sie am wenigsten Probleme mit der statischen Sitzhöhe von 800 Millimetern haben. Die Sitzposition ist zwar sportlich, mit weit hinten liegenden Fußrasten, doch die Abstände zwischen Raste, Sitzfläche und Lenker stimmen. Der Passagier sitzt bequemer als auf einer Yamaha RD 500.

Die voluminöse Verkleidung pariert Gegenwindattacken geschickt, solange sie dem Fahrer gelten. Der Beifahrer spürt den Wind ungleich stärker. Trotzdem läßt es sich auch unter dem Aspekt Komfort mit der Laverda leben.

Das recht positive Bild der Laverda 1000 SFC wurde durch einen Defekt auf dem Prüfstand getrübt: Als MOTORRAD-Techniker Wolfgang Zanker nach der Leistungsmessung das Hinterrad der SFC abbremsen wollte, riß die Graugusscheibe zuerst quer zur Laufrichtung, blockierte dann und riß von ihrer Haltierung ab. Die Bremsscheibe wird derzeit im Auftrag von MOTORRAD durch Sachverständige untersucht. Händler Schenck, der anschließend eine zweiteilige Stahlscheibe mit Alu-Halterung montierte, versichert: „Bei mir verläßt kein Motorrad mit Graugusscheibe mehr den Laden. Und wenn ich auf eigene Kosten umrüste.“

Kein Grund also, vom Kauf einer Laverda abzusehen, zumal Schenck für perfekte Ersatzteilverfügbarkeit garantiert: „Laverda arbeitet schon seit langem nach dem Baukastensystem.“ Abzuraten ist Leuten, die sich viel im Stadtverkehr bewegen und auch nur dann spazieren fahren können, wenn sowieso alle Sonntagsfahrer der Nation unterwegs sind. Ideal ist sie für Zeitgenossen, die mit der Bundesliga nichts am Hut haben. Wenn mittwochs abends alle Welt vor der Mattscheibe sitzt, dann ist Laverda-Time.

Andreas Schulz