

DS 7/79

MOTORRAD, MOKICK, MOFA UND SPORT

Deutschland: 3,- Österreich: 6S 26,-
Schweiz: sfr 3,- Luxemburg: lfr 53,-

Neu in der Mittelklasse:

Kawasaki Z 500

Für den Feinschmecker:

Kracht-Laverda

17 und 27 PS:

Großer Vergleich der Viertelliter

Auf sieben Seiten:

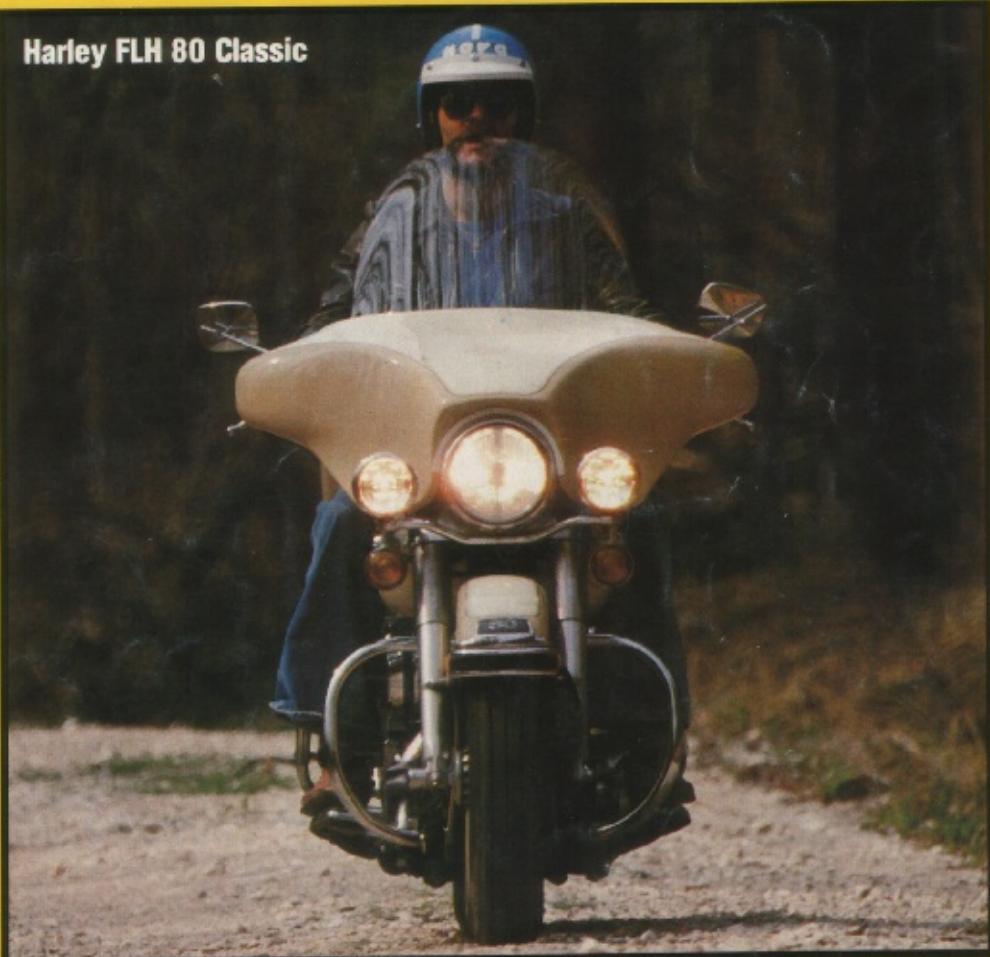
Sport-Mofas

Drei Spitzen-Mokicks:

Kleine haben immer große Vorbilder

Riesen-Poster:
**Kenny Roberts und
Walter Koschine**

Harley FLH 80 Classic



Vergleich: 250er

Kawasaki Z 500

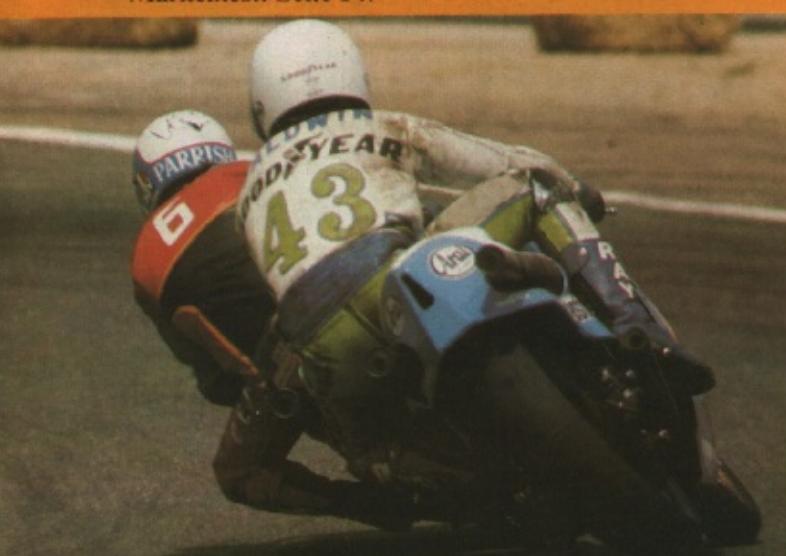




Südländische Spezialität aus dem hohen Norden – die Kracht-Laverda. Seite 6.



Die kleinen Puchs aus dem großen österreichischen Konzern – Markentest. Seite 14.



Großer Krach ums Geld beim Grand Prix in Spanien – Seite 56.

INHALT

54

Wenn das Mofa Hilfe braucht
Tips für den Mofa-Besitzer

56

Der Sieger
sprang wütend vom Potest
Die Großen Preise von Italien
und Spanien

62

Der Beste
soll den Cup gewinnen
Der Laverda-Cup nach den
ersten Läufen

64

Crosser-Fleisch
heilt eben schneller...
Zwischenstand der Moto-Cross-
Weltmeisterschaften

3

Wieder Spaß am Fahren –
mit dem Motorrad
Von einem Anfänger –
Norbert Baier

6

Zuerst fuhr das Auge ganz allein
Wie aus einem Laverda-Motor
eine Maschine mit einem Wert
von 28000 Mark wurde.

14

Die Ausnahme von der Regel
Markentest Puch

26

Viele reiben sich die Hände –
andere sind gelb vor Zorn
Vergleich von 250ern.
Und eine Überlegung, wie es
mit der 17-PS-Klasse
weitergehen wird.

36

Der erste Wurf – ein Treffer!
Test Fantic Trial 125

40

Briefe an mo

42

Harley-Davidson FLH 80
Classic:
Immer wieder ein
genüßlicher Seufzer
Jedes Jahr ein limitiertes
Sonder-Modell

48

Schwarzes Brett
Tja, da tadeln mal
wer kann...
Test der neuen Kawasaki
Z 500

68

„Vesti“ kaum noch einzuholen
Halbzeit bei der Trial-WM

71

mo-Markt

76

2000 Kilometer
in 12 Stunden durch die
Wüste
Das hat noch kein Mensch
vorher geschafft

81

Nachrichten

82

Hochgesetzter Tank
und Sitzank:
Mofa und Sport –
paßt das?

90

Kleine haben immer
große Vorbilder
Vergleich von drei Spitzens-
Mokicks

96

Klaus-Dieters Meckerecke

97

Zubehör

98

Im nächsten mo:



Das Finish der
Kracht-Laverda,
die es nur in einem
Exemplar gibt, ist
makellos
ausgeführt.



Karsten Kracht: Ein Mann und seine Braut

Zuerst fuhr das Auge ganz allein

Wie aus einem
Laverda-Motor eine
Maschine mit einem Wert von
28000 Mark wurde

VON NORBERT BAUER

Italienisch rot und mit einem Namen, den Feinschmecker auf der Zunge zergehen lassen wie eine südländische Köstlichkeit: Laverda.

Keineswegs traditionsgebunden, jung und mit Maschinen, bei deren Anblick das Auge allein fährt: Laverda. Ein stolzer Zweizylinder mit dem unverkennbar sonoren Ton des parallelen Gleichläufers – erst mit 650, dann mit 750 Kubikzentimeter – war der bescheidene und doch mutige Vorstoß in die damals große Hubraumklasse.

Doch nicht genug: Vor vier Jahren brachte die Breganzer Firma eine Tausender. Ein sportlich aufgemachtes Motorrad, mit der eleganten italienischen Linie. Die Laverda-Mille: die schöne Signorina aus dem Süden. Ein Triebwerk, das aus der Reihe fiel und mit ungewöhnlichen Detaillösungen überraschte. Drei Zylinder mußten es sein, drei Zylinder und obendrein ein asymmetrischer Zündabstand.

Was war wohl aufsehenerregender – der annähernd volle Liter Hubraum oder diese Bauart? Aber auch hochkarätige Zutaten wurden geboten, klassisch und edel: Zwei obenliegende Nockenwellen betätigten über Taschenstößel die drei Ventilpaare. Darüber kann der wartungsintensive Ketten-Primärtrieb schon vergessen werden.

Dafür wartete die große Laverda wiederum mit Fahreigenschaften auf, die sich sehen lassen konnten. In einer Zeit, in der eine klobige 1200er Münch eine Traummashine war und zu den kaum erreichbar hoch hängenden Trauben zählte, eine bockige 900er Kawa das Größte auf zwei Rädern, was aus Fernost anrollte, bot die Einliter-Laverda beachtliches Handling neben angemessenen Geradeauslaufqualitäten, wie es zu jener Zeit für einen Brocken dieses Kalibers kaum für möglich gehalten worden war.

Ein Motorrad also für Fans, die das Besondere lieben, die auf Exklusivität pochen und dabei gern ein paar lächerliche Unzu-

Karsten Kracht aus dem Norden baute sich sein Traum-Motorrad - mit einem italienischen Motor, natürlich.

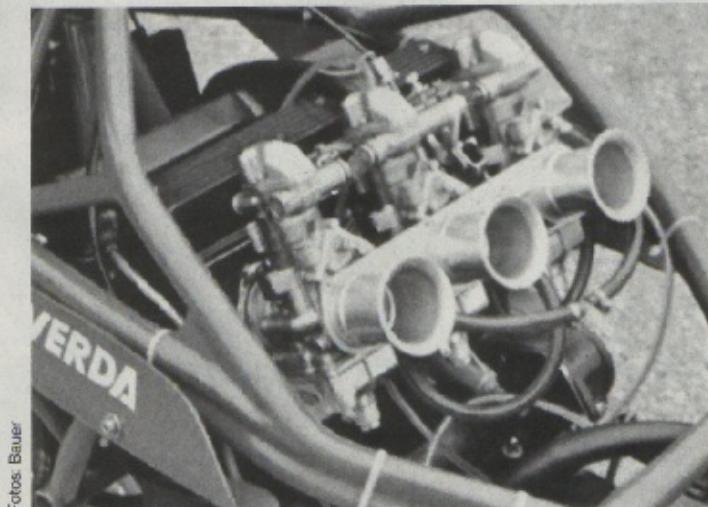
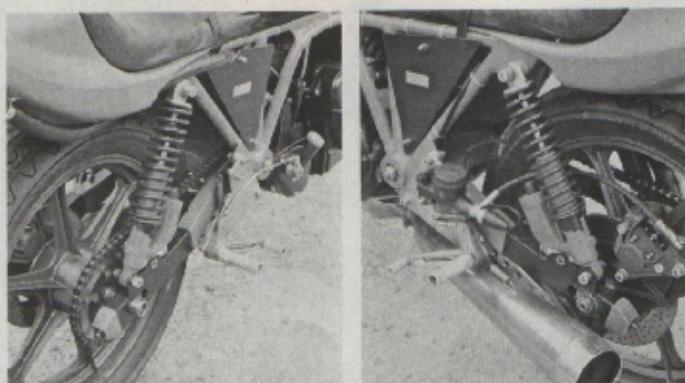
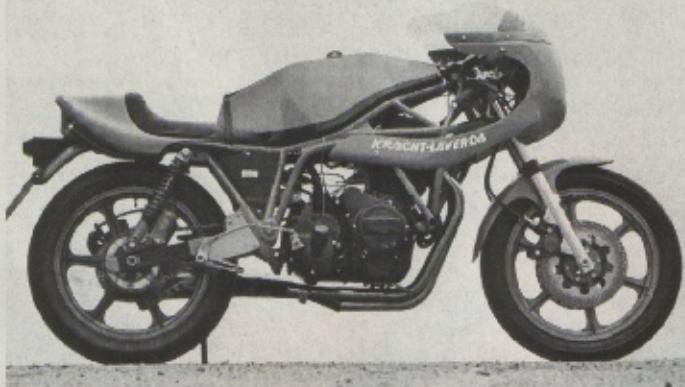


Foto: Bauer

Durch den eckigen Tank sieht die Laverda mit dem Gitterrohr-Fahrwerk etwas bucklig aus.

Die Federbeine sind direkt über der Achse angelenkt. Aus der Auspuffanlage bläst rennmäßiger Sound.

Der Dreizylinder atmet ungefiltert durch drei offene Dellortos.

länglichkeiten in Kauf nehmen. Motorrad-Enthusiasten des alten Schlags, wie sie sich vor Jahren von Automobilisten ihres Hobbys wegen der Unvernunft bezichtigen ließen, ihre zweirädrige Braut liebten, hegten und pflegten und ihr nur das Beste vom Besten zukommen ließen, verbesserten und modernisierten, um letztlich ihre ganz persönliche Vorstellung von der metallenen Geliebten verwirklicht zu sehen.

Ein solcher Mann ist Karsten Kracht aus Bönibüttel bei Neumünster. Motorrad-Händler ist er von Beruf, noch keine 30 Jahre alt. Besonders spezialisiert auf italienische Marken. Er ist aber nicht der Typ, der Samstagmittag seinen Laden dicht macht und mit dem Auto ins Grüne rollt. Das Wochenende gehört seinen Motorrädern. Beruf ist bei ihm Hobby. Und wenn er nicht bei einer Zavi am Start steht, wird die private Straßenmaschine bewegt.

Der Gitterrohrrahmen baut sehr breit

Als ausgesprochener Laverda-Fan besaß Kracht ein paar Jahre lang eine Tausender, die schließlich verkauft werden sollte. Der Motor dieser Maschine ging – wie er sagt – jedoch so auffallend gut, daß er ihn nur ungern hergeben möchte. So wurde schließlich ein Unfallmotorrad besorgt und dessen Triebwerk eingebaut. Untätig sitzen bleiben wollte der Norddeutsche auf seinem „geretteten“ Motor aber auch nicht. Der Plan, ein völlig neues Fahrwerk um den Laverda-Dreizylinder zu bauen, wurde gefaßt und mit Hilfe befreundeter italienischer Fahrwerkspezialisten in die Tat umgesetzt: Projektet war der Neubau nun zunächst für den Einsatz bei Langstreckenrennen.

Maximale Verwindungssteifheit sollte der neue Rahmen bringen bei möglichst geringem Gewicht. Diese Forderungen sah das Team am ehesten durch einen Gitterrohrrahmen – ausgeführt als Brückenkonstruktion – ▷

darauf hin, daß dieses Fahrwerk für hohe Geschwindkeiten ausgelegt ist. Dennoch läßt sich das schwere Geschoß – mit leerem Tank zeigt die Waage 186 Kilogramm – mühelos von einer Schräglage in die andere werfen, zeigt es keinerlei Bösartigkeiten: An der Grenze der Bodenhaftung geht immer zuerst das Hinterrad weg, so daß dieser Fahrzustand kalkulierbar bleibt. Die Vorderradbremse erweist sich in Wirkung und Dosierbarkeit als ganz hervorragend, während die hintere nicht über guten Durchschnitt hinauskommt.

Der Motor produziert munter Vibrationen

Ab 2000 Touren produziert der Motor brauchbare Leistung, besitzt jedoch zwischen 4000 und 6000/min ein „Loch“, wo er das Futter verweigert und erst recht kein ordentliches Drehmoment ans Hinterrad liefert. Darüber allerdings macht sich dann die Leistungsspritze recht deutlich bemerkbar, die bis ungefähr 8000/min anhält – verbunden mit sich steigernden Vibrat-

nen. 223,3 Kilometer pro Stunde konnten als Höchstgeschwindigkeit ermittelt werden, wobei der Kröber-Drehzahlmesser im fünften Gang 7100/min anzeigen. Bei richtiger Endübersetzung müßten gut 10 km/h mehr drin sein.

Karsten Kracht hat sich sein Traummotorrad geschaffen, und der Spaß soll um die 28000 Mark gekostet haben. Vielleicht wird er tatsächlich einmal damit am Start eines Langstreckenrennens stehen – aber nur vielleicht, meint er selbst. Eine kleine Serie wird er jedenfalls nicht auflegen, und zu kaufen wird dieses Einzelstück auch nicht sein.

Warum also diskutieren über den an der Verkleidung hakenförmigen Gaszug oder die als Lenkantrieb fungierenden Fahrerdauern? Schließlich läßt man sich bei einem kulinarischen italienischen Menü durch ein Haar im Teller auch nicht den Appetit verderben. □

Junge Jahre Vespa Jahre



Denn Vespa-Fahren erhält jung

und ist bequem, elegant und wirtschaftlich.

Vespa-Roller der „Neuen Linie“ von 125 bis 200 ccm bieten bei erstaunlich niedrigen Anschaffungskosten eine exzellente Technik; selbstdragende Karosserie, Direktantrieb, Drehschiebermotor 1:50, freier Durchstieg, untereinander austauschbare Räder,

völlig neuartige Vorderradaufhängung und integrierte 4-fach-Blinklichtanlage. Nähere Informationen über die neuen Vespa-Modelle P 125 X, P 150 X und P 200 E erhalten Sie beim Zweirad-Fachhandel. Oder verlangen Sie den Vespa-Gratiskatalog per Postkarte. Vespa GmbH, Postf. 102567, 8900 Augsburg 1.

vespa

Erzeugnisse der **PIAGGIO** Gruppe

