

# MOTORRAD

**Zielscheibe Motorrad**  
**Was unsere Kritiker sagen**

**Neue Yamaha -**  
**Superbikes**  
**FZR 1000**  
**FZR 600**  
**Schon**  
**gefahren**



**Praxis-Tip**  
**Das richtige**  
**Werkzeug**

**Klassiker von morgen**  
**Laverda 1000 SFC**

**Daten, Fotos, Preise**  
**Alle 50er, alle 80er**

**Extremfall**  
**40000 km mit der Yamaha TZR 250**

### IM BLICKPUNKT

**Yamaha FZR 600 und  
FZR 1000: Fahrbericht  
Alternative Energie**

6

### TEST & TECHNIK

Klassiker von morgen:  
**Laverda 1000 SFC**

Poltergeist

12

50er und 80er: Aktuelle Übersicht  
**Anfängerglück**

18

Fuhrpark

Langstreckentest-  
Zwischenbilanz

26

**Yamaha TZR 250:**  
Langstreckentest

Lustspiel in zwei Taktten

28

### AKTUELL

**Das Nachrichtenmagazin** 38

Roller-Designstudie; Norton; neue GSX-R 750 Limited Edition; Dominator-Rückruf; Malco-Entwicklung; Enduro Piuma 520; Weltrekord; Amazonas-Import; Motorrad-Stuntman; Turniersieger; Moto Cross-WM; Rallye Pharao; Renn-Termine 1989

### SPORT

Gewinnspiel für  
**Supercross-Kenner**  
Expertenrunde

79

Technik-Highlights  
**Cagiva V 588**

82

Bahnrennen in Teterow/DDR  
Verkehrte Welt

86

### SERVICE

Tips rund ums Motorrad 90

Werkzeug-Ratgeber; Ausprobiert:  
Neues Federbein für BMW-GS-Modelle,  
Tankrucksack mit Magnethalter;  
Erfahrungsaustausch

### UNTERWEGS

Auf Tour mit einer Rallye-Fahrerin  
Wüstentochter

98

Report: Kritik am Motorrad  
Prügelknabe?

102

Abenteuer Panamericana  
Missing Link

110

**MOTORRAD-Skicamp**  
Schneetreiben

114

Felix Wankel  
Der richtige Dreh

116

### RUBRIKEN

Leserbriefe, Thema 1 4

Impressum 48

Vorschau 118

### MOTORRAD-MARKT

Suchen, verkaufen, tauschen 50



### Hallen-Cross:

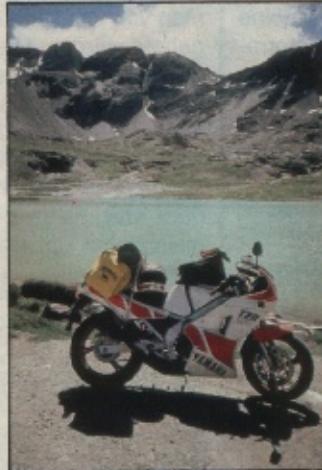
Machen Sie mit  
beim MOTORRAD-  
Gewinnspiel. 30  
Eintrittskarten für  
den Supercross in  
Dortmund warten  
auf die Sieger.  
Seite 79



**Laverda 1000 SFC:** Hat sie  
das Zeug dazu,  
ein Klassiker  
von morgen zu  
werden?  
Seite 12



**Yamaha TZR 250:** MOTOR-  
RAD schickte den  
hochgezüchteten  
Zweitakter auf  
die 40 000-Kilo-  
meter-Distanz.  
Ein Kollaps  
wurde nicht  
ausgeschlossen.  
Seite 28



**Werkzeug:**  
Schlechte Fabrikate  
richten oft mehr  
Schaden an, als  
sie beheben.  
Wichtige Tips zum  
Zusammen-  
stellen einer Aus-  
rüstung. Seite 90

## Klassiker von morgen: Laverda 1000 SFC

ten, der Höckersitzbank und dem zweifachen Tankverschluß den klassischen optischen Reiz.

Nicht ganz in die klassische Linienführung paßt die wuchtige Verkleidung-Tank-Kombination, zumal sie den Blick auf die polierten Nockenwellendeckel verwehrt.

Die erste Überraschung erlebt der Fahrer, sobald er in 830 Millimetern lichter Sitzhöhe auf der 1000 SFC Platz genommen

hat. Die aus unerfindlichen Gründen dreifach gekröpften Lenkerstummel erlauben auch kleineren Fahrern eine gemäßigte Sitzposition mit nur leicht nach vorn geneigtem Oberkörper. Auch die Beine sind nicht zu stark angewinkelt.

Nach dem Starten ist ein fester Zugriff gefragt. Kuppeln und Schalten kosten Kraft. Das Einrasten der Gänge teilt sich der Außenwelt unüberhörbar mit.

Die imposante Erscheinung und das hohe Gewicht passen zwar gut zum Bild eines Klassikers, suggerieren aber eine gewisse Schwerfälligkeit. Um so mehr überrascht die Handlichkeit, mit der sich dieses Motorrad auch auf engen, winkligen Strecken bewegen läßt. Für eine 1000er ist die Kraft, die der Fahrer beispielsweise für Schräglagenwechsel selbst in engen Kurven aufbringen muß, relativ gering. Obwohl sich das

Motorrad für seine 115 Millimeter Nachlauf und 255 Kilogramm Gewicht erstaunlich wendig gibt, ist sein Fahrverhalten beim Durchfahren von Kurven nicht ohne Tadel. Schon bei geringer Geschwindigkeit und vor allem auf welliger

Fahrbahn pendelt die Laverda.

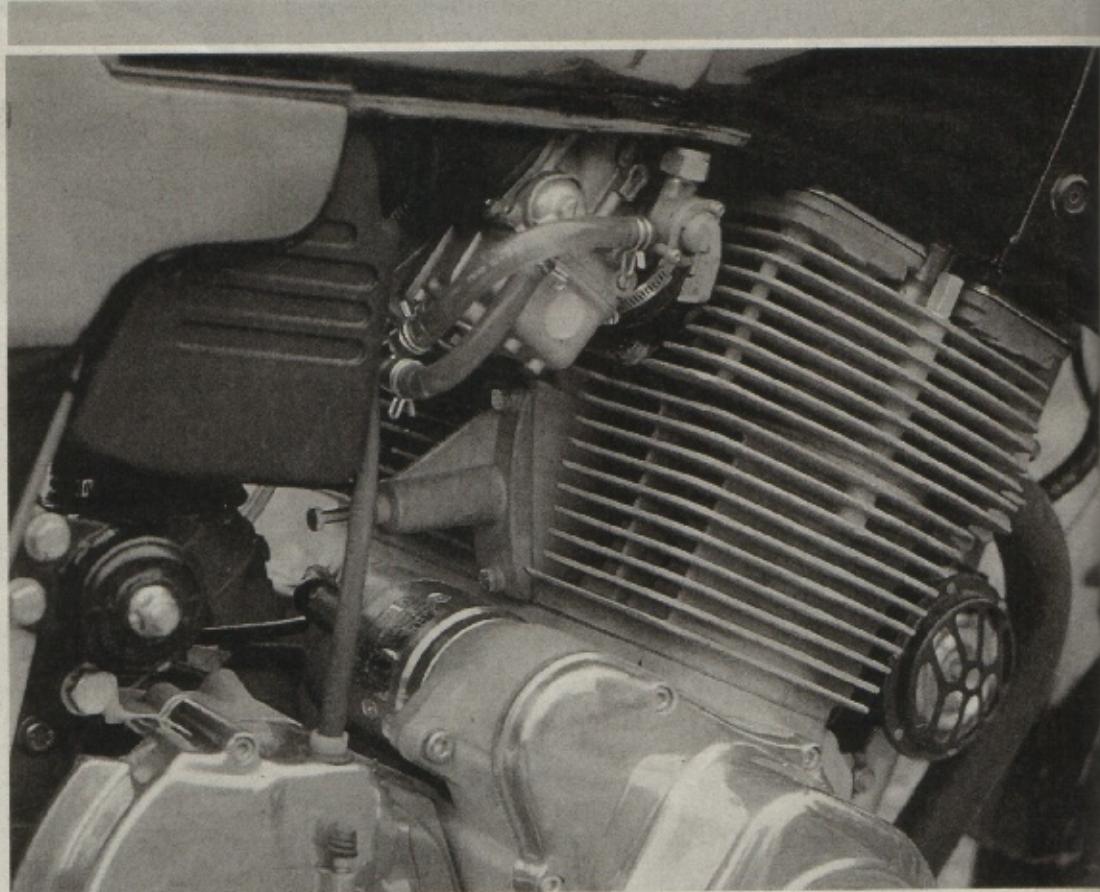
Diese Unruhe geht auf Landstraßen zwar nicht auf Kosten der Fahrsicherheit, gestattet es jedoch auch nicht, eine saubere Linie einzuhalten. Dieser unangenehme Charakter- ▶

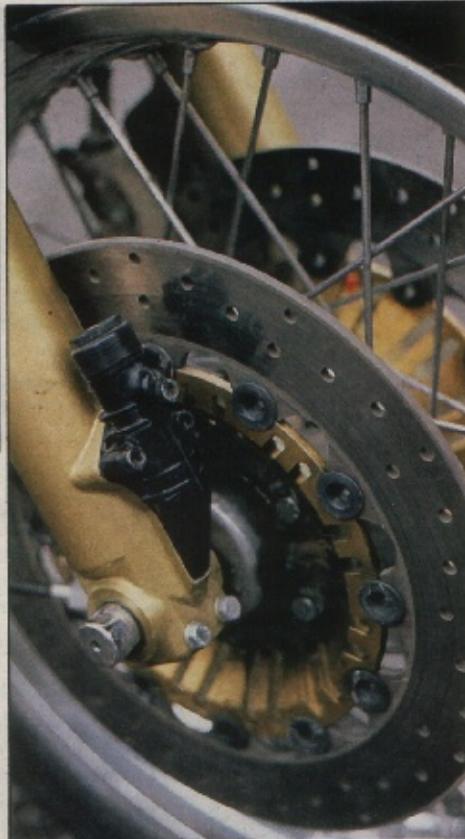
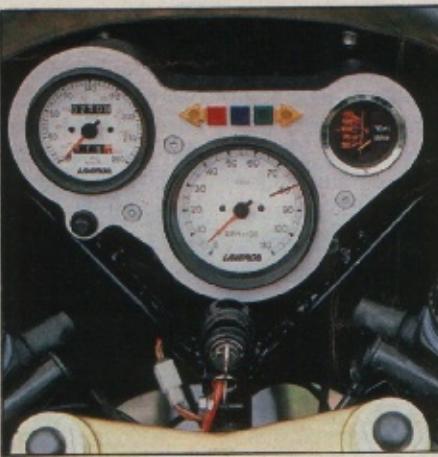
*Ihr urwüchsiger, eigensinniger Charakter und die markante Konstruktion des rauhbeinigen Dreizylinder-Motors könnten die Laverda SFC zum Klassiker von morgen machen.*

# Poltergeist

In Dezember 1969 stellte Laverda eine 1000er mit drei Zylindern und einer obenliegenden Nockenwelle vor. Doch die Interessenten mußten sich gedulden. Ausgeliefert wurde das mittlerweile neu konstruierte Modell erst 1973. Aus der einen Nockenwelle waren zwei geworden, angetrieben durch eine Steuerkette zwischen mittlerem und rechtem Zylinder.

Seit damals hat sich am Erscheinungsbild des wuchtigen Reihenmotors nichts mehr verändert. Beim Chassis zeigten sich die traditionsbewußten Laverda-Techniker allerdings experimentierfreudiger. Der einfache Oberzug des klassischen Doppelschleifenrohrrahmens mußte 1982 einem Rückgrat aus drei Rohren weichen. Die anfangs eingebauten Speichenräder mit Trommelbremsen wurden 1978 durch Gußräder mit Scheibenbremsen ersetzt. Die 1000er mit dem Kürzel SFC im Namen stand 1984 erstmals auf der IFMA. Damals eine Neuheit, die sich als Topmodell der Marke etablieren sollte, könnte die Laverda 1000 SFC heute schon bald ein Klassiker sein. 1987 kehrten die Speichenräder mit Scheibenbremsen in die Serie zurück. Gerade sie verleihen dem Motorrad in Verbindung mit den großen Veglia-Rundinstrumenten





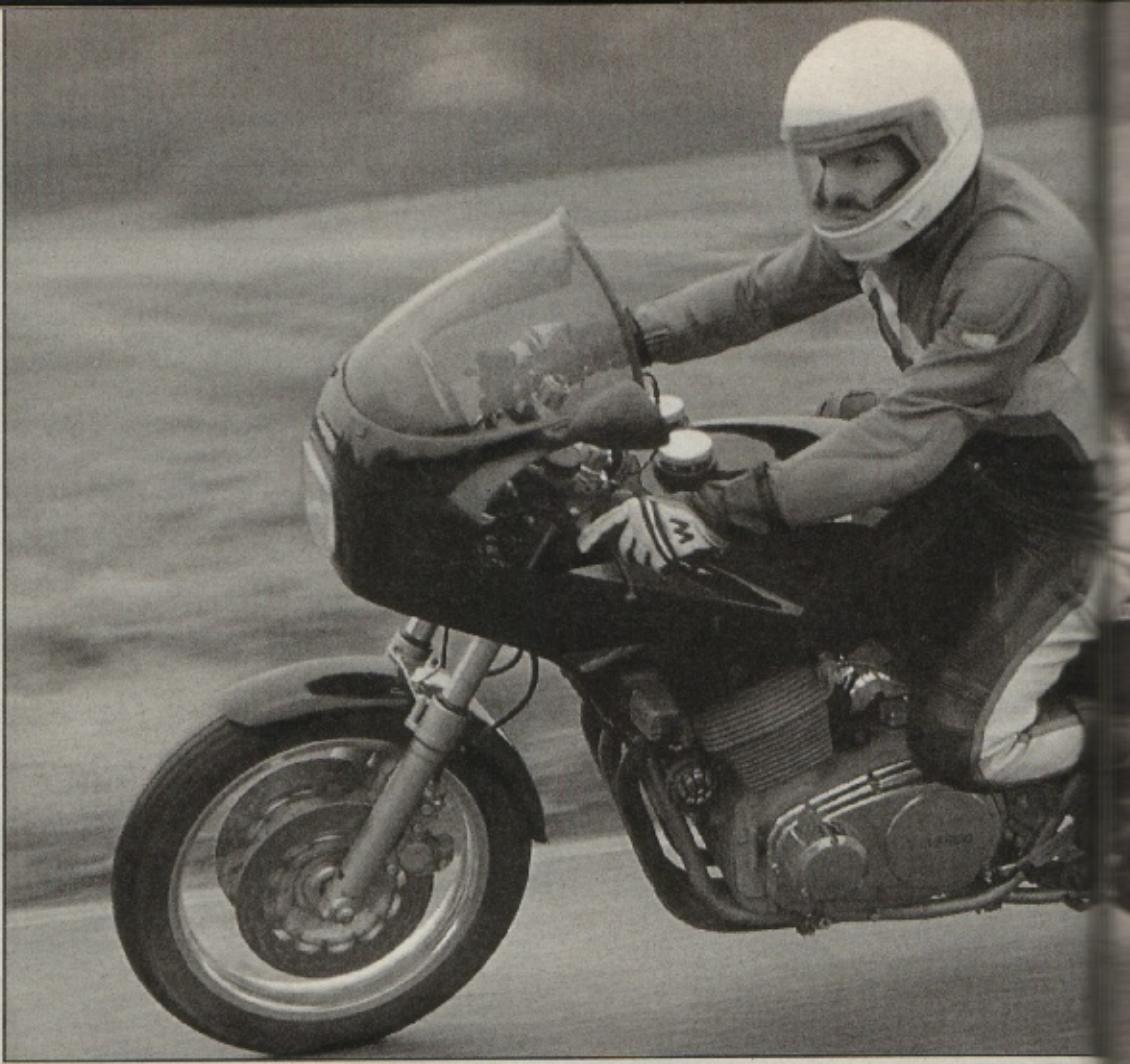
Der wuchtige Dreizylinder mit den zwei obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwellen ist in insgesamt sechs Gummilagern im Rahmen aufgehängt. Der große Veglia-Drehzahlmesser zeigt exakt an, der Tachometer nimmt es nicht so genau. Die 300 Millimeter großen, schwimmend gelagerten Bremsscheiben im Vorderrad ermöglichen bei Trockenheit hohe Verzögerungswerte, sind bei Nässe jedoch mit Vorsicht zu handhaben

## Klassiker: Laverda 1000 SFC

zug der SFC verstärkt sich mit zunehmendem Verschleiß der Bereifung. Beim Überfahren von Längsrillen stellen sich stets Drehbewegungen um die Hochachse ein. Bei beiden freigegebenen Reifenkombinationen tritt dieser Effekt auf. Mit der Pirelli-Paarung war das Fahrverhalten jedoch eindeutig schlechter als mit den Metzeler MBS, vor allem in schnellen Autobahnkurven.

Ein Klassiker muß kein rundum perfektes Motorrad sein. Format muß er aufweisen und einen ausgeprägten, individuellen Charakter. Die Laverda 1000 SFC sei „ein gestandenes Motorrad“ bescheinigte MOTORRAD-Redakteur Andreas Schulz der Maschine in seinem Test 1985. Und weiter: „Die Laverda kommt aus der alten Schule italienischen Motorradbaus, wo der Geradeauslauf das Maß der Dinge war.“

Entsprechend straff ist das Fahrwerk abgestimmt. Die M1R-Vorderradgabel von Mar-



### Preisentwicklung

Im April 1973 wurde die Dreizylinder-Laverda 1000 erstmals ausgeliefert, zum Preis von 9600 Mark. Für eine Kawasaki 900 Z1 mußten zu diesem Zeitpunkt 7200 Mark bezahlt werden.

Im Februar 1978 hatte sich der Preis der Laverda 1000 mit 10 200 Mark an die Konkurrenz aus Japan angeglichen. Eine Honda CBX kostete damals 10 160 Mark.

Auf der Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung 1984 feierte die SFC 1000 Premiere. Sie lag mit 15 800 Mark erneut über dem Niveau fernöstlicher Big Bikes (Honda VF 1000 R: 12 900 Mark).

Die Preisentwicklung heutiger, sportlicher, japanischer 1000er hat dagegen die letzte im Programm verbliebene Dreizylinder-Laverda, die SFC 1000 Classic mit Speichenräder für 16 590 Mark erneut eingeholt (CBR 1000 F: 15 770 Mark/FZR 1000: 17 300 Mark).

zocchi arbeitet mit hohen Losbrechkräften. Dadurch werden auf unebener Straße selbst ohne Luftunterstützung der Gabel und bei Einstellung eins der Druckstufendämpfung harte Stöße in den Vorderbau eingeleitet. Im Solobetrieb könnte die Federrate der Gabel geringer ausfallen. Die Druckstufendämpfung im rechten Gabelholm arbeitet im Einmannbetrieb am besten in Stellung eins. Allenfalls bei schneller Autobahnfahrt bringt Stellung zwei einen Gewinn an Fahrstabilität. Die Stufen drei und vier dagegen sind überflüssig, weil das Motorrad sich dann ausgesprochen bockig verhält. Die Federung am Hinterrad ist bereits in Federbasis eins straff, harmoniert aber gut mit den Koni-Dämpfern, die mit Einführung der Speichenräder die Marzocchi-Federbeine ablösten.

Die Brembo-Bremsanlage im Vorderrad der Laverda 1000 SFC liefert hohe Verzögerungswerte, der Bremshebel

allerdings verlangt nach einem ausgesprochen herhaften Händedruck. Zudem wird ein optimales Herantasten an die Maximalverzögerung durch den ergonomisch ungünstig gestalteten Handhebel sowie den schlecht definierten Druckpunkt erschwert. Bei Nässe ist höchste Vorsicht geboten. Bei Betätigung der Bremse tritt anfangs keine merkliche Verzögerung auf, sie wächst dann aber blitzartig ohne Warnung bis zur Blockiergrenze an.

1000 cm<sup>3</sup> Hubraum und der für heutige Verhältnisse große Kolbenhub von 74 Millimetern sind keine Garantie für ausreichendes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Soll es mit der SFC zügig vorangehen, muß der Motor im oberen Drehzahlbereich bewegt werden. Dort legt er mit stetig zunehmendem Schub bis zum roten Bereich bei 8000/min zu.

Von der Umstellung der Kurbelwelle von 180 Grad auf 120 Grad Hubzapfenversatz im

Jahr 1982 versprachen sich die Laverda-Techniker ein kultivierteres Schwingungsverhalten des vorher sehr rauhbeinigen Motors. Die freien Massenkräfte der 180-Grad-Ausführung sind bei der 120-Grad-Anordnung zwar vollkommen ausgeglichen. Dafür entstehen nun freie Massenmomente, die bei jeder Motorumdrehung den Motor quer zur Kurbelwelle in Drehschwingungen versetzen. Am deutlichsten ist das im Leerlauf an starken Nickbewegungen der Verkleidung zu sehen. Im Fahrbetrieb bis 4500/min sind die Vibrationen trotz sechs schwungsdämpfender Silentblocks, in denen das Triebwerk aufgehängt ist, sehr stark ausgeprägt, darüber jedoch erträglich. Im Stadt- und Kolonnenverkehr tut die Laverda ihren Unwillen durch starkes Schieberuckeln kund. Fahrkulatur aber bietet die SFC in den oberen Drehzahlen.

Mit der Anzeige der Geschwindigkeit nimmt es die



Laverda nicht genau. Bei 140 km/h gaukelt sie 170 km/h vor, bei 215 km/h sind es gar 255 km/h. Der große Veglia-Drehzahlmesser, der das Cockpit dominiert, zeigt dagegen exakt an.

Akustisch verleugnet der Dreizylinder aus Breganze seine italienische Abstammung. Nur bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ein dezentes, sonores Auspuffgeräusch zu hören, das bereits bei mittleren Geschwindigkeiten vom Fahrtwind übertönt wird.

Auch wenn die Laverda 1000 SFC sich hier eher moderat gibt, so überwiegen doch ihre rauen Sitten. Genau die machen jedoch den Reiz dieses Motorrads aus und prädestinieren die SFC zum Klassiker in spe. Die Herausforderung besteht nicht darin, Perfection für zwei oder drei Jahre zu erwerben, sondern sich an den Eigenarten des Poltergeistes über lange Zeit zu erfreuen. Waldemar Schwarz

### Motor<sup>1</sup>

Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, je zwei Ventile, über Tassenstößel betätigt, klapengeschaltetes Fünfganggetriebe, hydraulisch betätigtes Kupplungs-Naßsumpfzschmierung mit Zahnradpumpe und Ölkuhler.

**Hubraum** 981 cm<sup>3</sup>

**Bohrung x Hub** 75 x 74 mm

**Verdichtung** 10

**Nennleistung** 95 PS (70 kW) bei 7900/min

**Max. Drehmoment** 78 Nm (7,9 kpM) bei 7000/min

**Kolbengeschwindigkeit** 19,5 m/s bei 7900/min

**Vergaser** Dellorto PHF 32 D8 rechts und Mitte, PHF 32 DS links

**Zündung** kontaktlose Transistorzündung

**Lichtmaschinenleistung** 210 Watt

**Batterie** 12 V/24 Ah

### Fahrwerk<sup>1</sup>

Doppelschleifenrohrrahmen, Telegabel Marzocchi M1R mit Luftunterstützung und vierfacher Verstellung der Druckstufendämpfung. Aluminium-Kastenschwinge mit Koni-Federbeinen, Brembo-Doppelscheibenbremse vorn mit schwimmend gelagerten Bremscheiben, Speichenräder mit Akront-Leichtmetallfelgen.

**Lenkkopfwinkel** 61 Grad

**Nachlauf** 115 mm

**Radstand** 1500 mm

**Gesamtlänge** 2210 mm

**Lenkerbreite** 670 mm

**Standrohrdurchmesser** 41,7 mm

**Bremsscheibendurchmesser**

vorn/hinten 300/280 mm

**Federweg vorn/hinten** 130/90 mm

**Felgengröße**

vorn/hinten 2,50 x 18/3,50 x 18

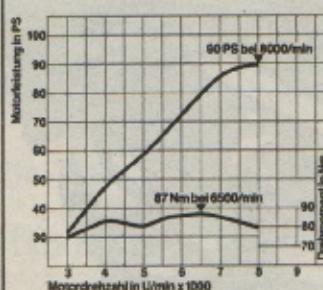
**Bereifung vorn/hinten**

100/90/130/80 V 18

**Scheinwerfer**

55/60 W, Größe 170/110 mm

### Leistungsmessung<sup>3</sup>



**Das Drehmoment liegt schon ab 4000/min über 80 Nm. Der Motor ist also sehr elastisch**

## Technische Daten

### und

### MOTORRAD

### Testwerte: Laverda 1000 SFC

### Maße und Gewichte

<b>Sitzhöhe</b>	830 mm
<b>Nutzbare Sitzbanklänge</b>	550 mm
<b>Wendekreis</b>	7470 mm
<b>Gewicht vollgetankt</b>	255 kg
<b>Zulässiges Gesamtgewicht</b>	440 kg
<b>Zuladung</b>	185 kg
<b>Tankinhalt</b>	22 Liter
davon 4 Liter Reserve	

### Service-Daten<sup>1</sup>

<b>Service-Intervalle alle</b>	4000 km
<b>Ölwechsel alle</b>	4000 km
<b>Füllmenge</b>	
mit Filterwechsel	3 Liter
<b>Zündkerzen</b>	
Bosch W3C/Champ. N2C	
<b>Elektrodenabstand</b>	0,7 mm
<b>Teleskopgabelöl</b>	
Viskosität SAE 20 W 50	
<b>Füllmenge</b>	0,360 Liter je Holm
<b>Ventilspiel (kalt)</b>	Einfäß/Ausläß 0,20/0,20 mm

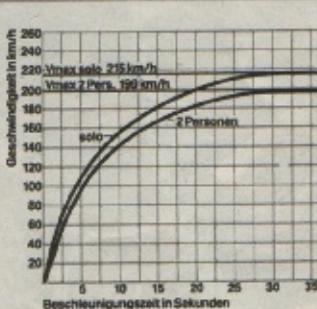
<b>Reifenluftdruck</b>	
vorn/hinten	2,5/2,9 bar
<b>Zusätzliche Reifenfreigaben</b>	
(TÜV-Eintragung erforderlich)	
140/70-150/70 Metzeler VB 18 MBS nur in Verbindung mit einer anderen Kette 5%-%	

### Testwerte<sup>2</sup>

#### Höchstgeschwindigkeit

<b>solo</b>	215 km/h
mit Sozius	199 km/h

### Beschleunigungswerte<sup>2</sup>



**In den Fahrleistungen steht die SFC nur geringfügig hinter modernen 1000ern zurück**

### Beschleunigung (zwei Personen)

0–100 km/h	4,3 (5,1) s
0–160 km/h	10,6 (13,0) s
0–400 m	12,5 (13,4) s
0–1000 m	24,1 (25,6) s

### Durchzugsvermögen

im fünften Gang (zwei Personen)	
60–140 km/h	13,7 (17,7) s

### Bremsweg (-verzögerung)

100–0 km/h	46,6 m (8,27 m/s <sup>2</sup> )
130–0 km/h	71,1 m (9,17 m/s <sup>2</sup> )

### Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv	
50/42, 80/69, 100/86, 130/109,	
200/235 km/h	
200/235 km/h	

### Kupplungshandkraft

75 Newton

### Verbrauch

Kraftstoff Super verbleibt	
Mittlerer Testverbrauch	
8,3 Liter/100 km	

Theoretische Reichweite 265 km

### Lob und Tadel

- + Relativ gutes Handling
- + Guter Windschutz
- Starke Tachovoreilung
- Pendeln des Fahrwerks bereits bei mittleren Geschwindigkeiten

### Ausstattung und Preis

#### Seriennäßige Ausstattung

Rahmenfeste Halbschalenverkleidung, abnehmbarer Einmannhöcker

#### Lieferbare Farben

Rot, Schwarz

#### Garantie

Sechs Monate oder 10 000 Kilometer

#### Preis

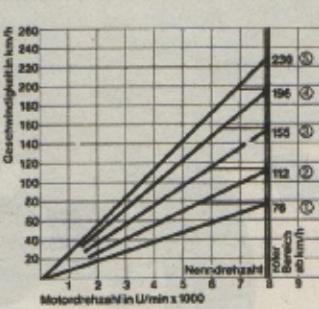
16 590 Mark

#### Auslieferungspauschale

380 Mark

Anschrift des Importeurs oder Herstellers:  
Moto Witt GmbH, 5000 Köln

### Gangdiagramm



**Im fünften Gang erreicht die Laverda ihre Nenndrehzahl von 7900/min kaum**

<sup>1</sup> Herstellerangaben; <sup>2</sup> Meßbedingungen: 18 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheim; Motornummer: 3 368  
<sup>3</sup> Leistungsabnahme an der Kupplung, Messung auf dem Bosch-Prüfstand LPS 002. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± fünf Prozent