

MOTORRAD

Kalkao

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
Pollergeist 12

50er und 80er: Aktuelle Übersicht
Anfängerglück 18

Fuhrpark
Langstreckentest-
Zwischenbilanz 26

Yamaha TZR 250:
Langstreckentest
Lustspiel in zwei Takten 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

Abenteurer 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

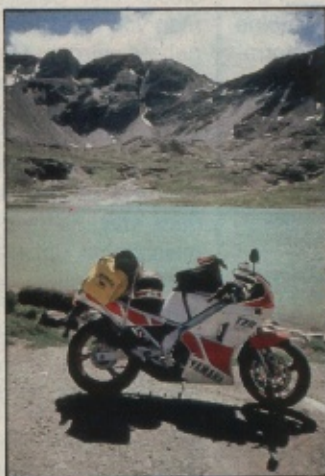


Laverda 1000
SFC: Hat sie
das Zeug dazu,
ein Klassiker
von morgen zu
werden?
Seite 12



Kleine Rallye:

Dieter Loßkarn
begleitete Jutta
Kleinschmitt
auf einer Tour
durch Bayern.
Seite 98



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 gänzlich 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 gemäbigte 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.

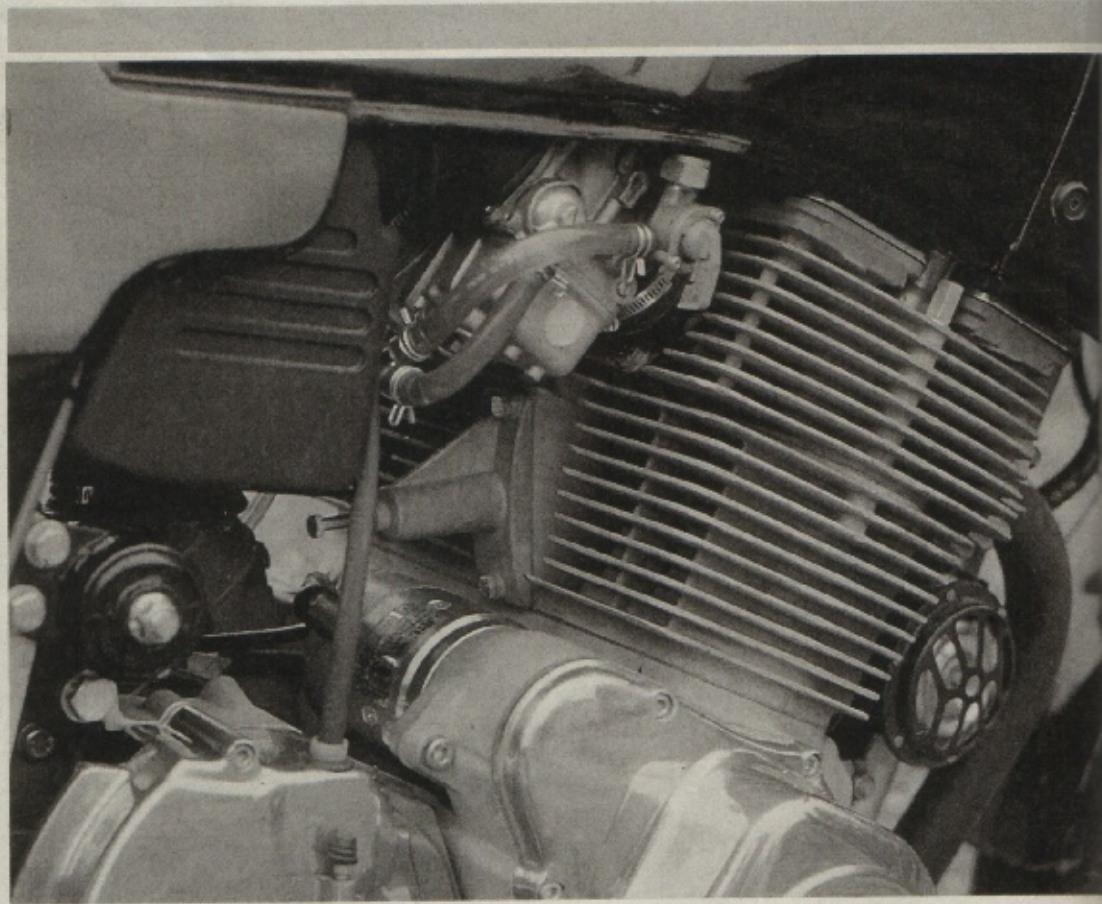
Diese Unruhe geht auf Landstraßen zwar nicht auf Kosten der Fahrsicherheit, gestattet es jedoch auch nicht, eine saubere Linie einzuhalten. Dieser unangenehme Charakter-▷

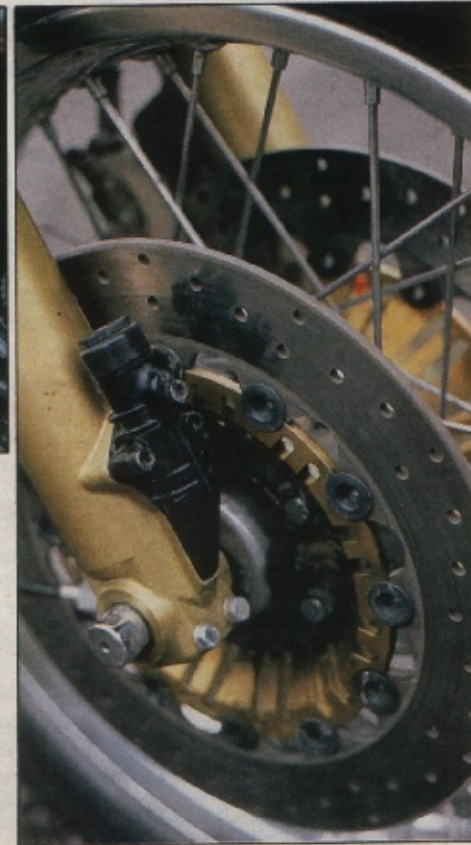
Poltergeist

Im 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, konnte 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-Rundinstrumen-

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





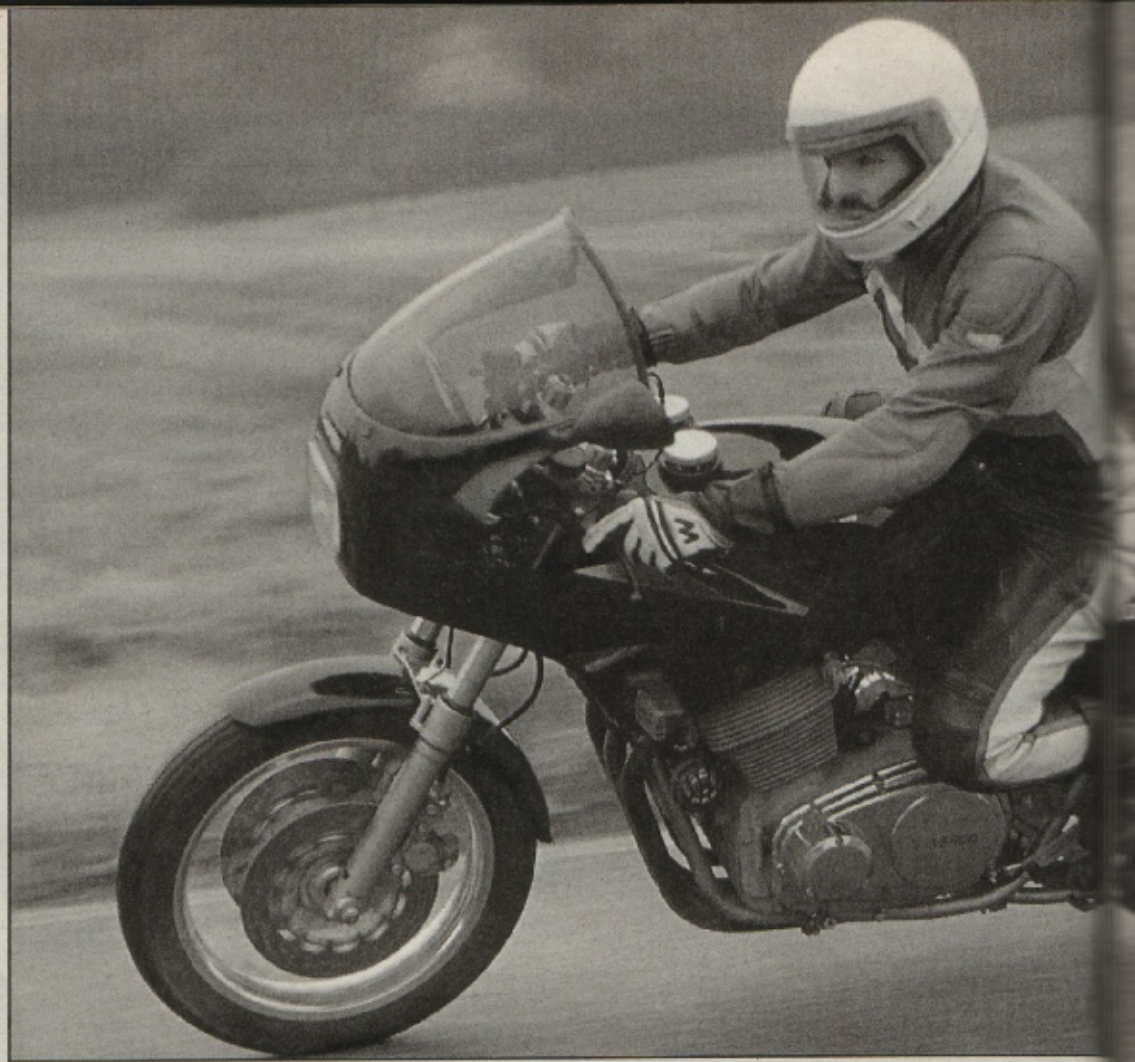
Der wuchtige Dreizylinder mit den zwei obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwellen ist in insgesamt sechs Gummilagern im Rahmen aufgehängt. Der große Veglia-Drehzahlmesser zeigt exakt an, der Tachometer nimmt es nicht so genau. Die 300 Millimeter großen, schwimmend gelagerten Bremsscheiben im Vorderrad 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 trat 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 Speichenrädern 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, harmonisiert aber gut mit den Konidämpfern, die mit Einführung der Speichenräder die Marzocchi-Federbeine ablösen.

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

allerdings verlangt nach einem ausgesprochen herzhaften 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 cm³ 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 rauhebnigen 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 schwingungsdämpfender 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. Fahrkultur aber bietet die SFC in den oberen Drehzahlen.

Mit der Anzeige der Geschwindigkeit nimmt es die



Motor¹

Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, je zwei Ventile, über Tassenstößel betätigt, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, hydraulisch betätigte Kupplung, Naßsumpschmierung mit Zahnradpumpe und Ölkühler.

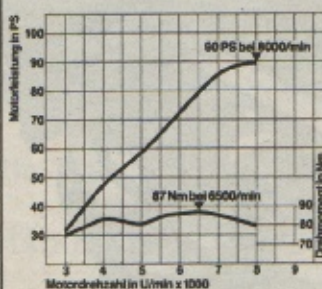
Hubraum	981 cm ³
Bohrung x Hub	75 x 74 mm
Verdichtung	10
Nennleistung	95 PS (70 kW) bei 7900/min
Max. Drehmoment	78 Nm (7,9 kpm) bei 7000/min
Kolbengeschwindigkeit	19,5 m/s bei 7900/min
Vergaser	Dellorto PHF 32 D8 rechts und Mitte, PHF 32 DS links
Zündung	kontaktlose Transistorzündung
Lichtmaschinenleistung	210 Watt
Batterie	12 V/24 Ah

Fahrwerk¹

Doppelschleifenrohrrahmen, Telegabel Marzocchi M1R mit Luftunterstützung und vierfacher Verstellung der Druckstufendämpfung, Aluminium-Kastenschwinge mit Koni-Federbeinen, Brembo-Doppelscheibenbremse vorn mit schwimmend gelagerten Bremsscheiben, 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
Felgenreöße	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

Leistungsmessung³



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

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

Service-Daten¹

Service-Intervalle alle	4000 km
Ölwechsel alle	4000 km
Füllmenge mit Filterwechsel	3 Liter
Zündkerzen	Bosch W3C/Champ. N2C
Elektrodenabstand	0,7 mm

Teleskopgabelöl

Viskosität SAE	20 W 50
Füllmenge	0,360 Liter je Holm
Ventilspiel (kalt) Einlaß/Auslaß	0,20/0,20 mm
Reifentyp	Metzeler MBS Pirelli Phantom

Reifenluftdruck

vorn/hinten 2,5/2,9 bar

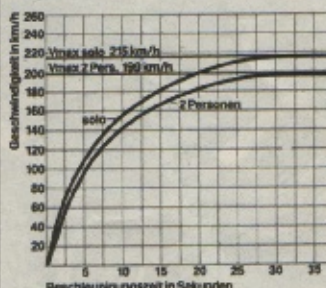
Zusätzliche Reifenfreigaben

(TÜV-Eintragung erforderlich)
140/70-150/70 Metzeler VB 18 MBS
nur in Verbindung mit einer anderen Kette 5/8-3/8

Testwerte²

Höchstgeschwindigkeit	
solo	215 km/h
mit Sozius	199 km/h

Beschleunigungswerte²



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 ²)
130-0 km/h	71,1 m (9,17 m/s ²)

Tachometerabweichung

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

Kupplungshandkraft

75 Newton

Verbrauch

Kraftstoff Super verbleit	
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

Serienmäßige Ausstattung

Rahmenfeste Halbschalenverkleidung, abnehmbarer Einmannhocker

Lieferbare Farben

Rot, Schwarz

Garantie

Sechs Monate oder 10 000 Kilometer

Preis

16 590 Mark

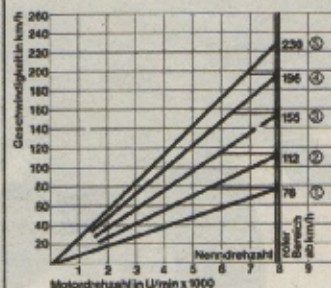
Auslieferungspauschale

380 Mark

Anschrift des Importeurs

oder Herstellers:
Moto Witt GmbH,
5000 Köln

Gangdiagramm



Im fünften Gang erreicht die Laverda ihre Nenn Drehzahl von 7900/min kaum

¹ Herstellerangaben; ² Meßbedingungen: 18 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheim; Motornummer: 3 368

³ Leistungsabnahme an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Prüfstand LPS 002. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± fünf Prozent