

Man muß einfach öfter ausbrechen aus diesem monotonen

Alltagseinerlei, sonst verliert der Mensch seine Fähigkeit, das Gute vom Schlechten oder auch das wirklich Schöne vom Blendwerk zu unterscheiden.

Eine besonders gefährdete Gruppe sind Redakteure einer Motorradzeitschrift. Über Jahre hinweg rollt eine Lawine von neuen Motorrädern auf sie zu, und irgendwann ist der Berg so hoch, daß sie den Blickkontakt zum Motorrad pur verlieren.

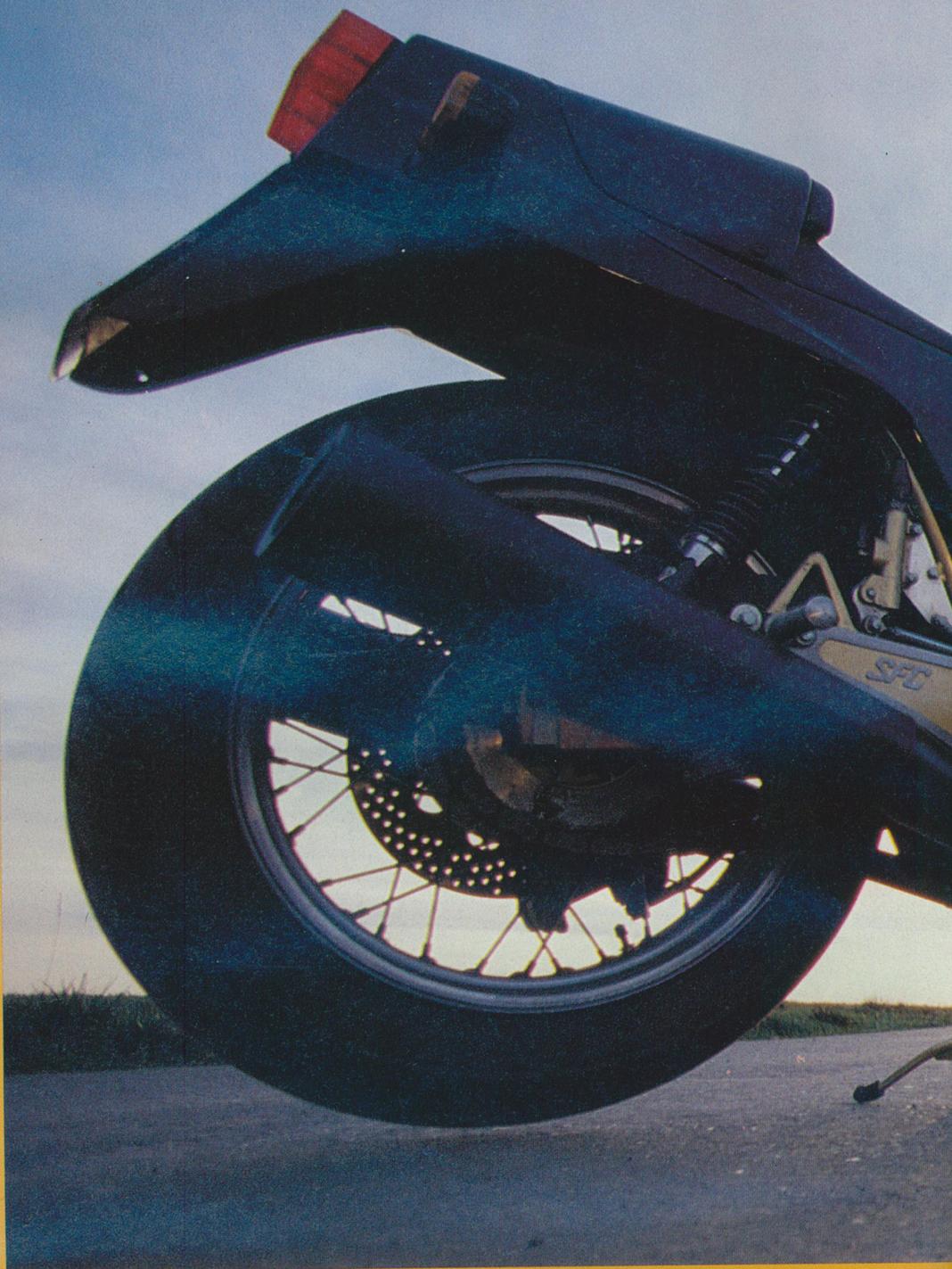
Überhäuft mit Plastikware, überkandidelter Technik und manch serviceunfreundlichen Konstruktionen, dienen manche dieser Maschinen mehr dem Selbstzweck der Ingenieure.

Der gesunde Menschenverstand muß her. Motorradfahren heißt doch nicht, irgendwelche Plastikteile spazierenzuführen, sich an 16 Ventilen zu ergötzen oder gar einer Unmenge an Umlenkhebeleien, Antidives oder wasserumspülten Zylinderwerken nachzuhetzen.

Der böse Traum hat ein Ende, als die zeitlos schöne Laverda 1000 SFC vor mir steht. Diese Halbschale aus handlaminiertem Glasfaser-Polyesterharz, der große, schön geformte Tank, die Sitzbank mit dem durch einen Höcker abgedeckten Soziusplatz, klassische Drahtspeichenräder, eine tolle Brembo-Bremsanlage mit schwimmend gelagerten 300-Millimeter-Scheiben, die kräftige Marzocchi-Telegabel, die simple Hinterradschwinge mit zwei Federbeinen und Stoßdämpfern aus dem Hause Koni – und dann dieses Motoren-Bollwerk.

Aus dem wuchtigen Motorengehäuse wachsen drei stark verrippte Zylinder, elegant verlaufen die Auspuffkrümmer unter dem Motor in eine Drei-in-Zwei-Auspuffanlage. Gefüttert werden die 981 cm³ Hubraum durch drei Dell'Ortos mit jeweils 32 Millimeter Durchlaß.

Drei



Laverda 1000 SFC

gleich Sex

Der Dreizylindermotor
spricht eine eigene
Sprache, und die
optische Aufbereitung
der SFC ist schlicht
zeitlos aufregend



Diese Maschine ist ein echter Klassiker. Seit 1973 gibt es das 1000-cm³-Triebwerk, 1984 entstand die sportliche Variante, die SFC.

Die anfänglichen Versuche, mit einem Hubzapfenversatz von 180 Grad eine annehmbare Laufruhe hinzubekommen, scheiterten. Inzwischen sollen die bei Dreizylindermotoren längst allgemein üblichen 120 Grad mit einer gegenläufigen Ausgleichswelle Ruhe ins Rahmengewebe bringen. Doch die großen Gummiaufhängungen des Triebwerks lassen ahnen, daß die Laverda-Techniker den Stein der Weisen noch nicht gefunden haben.

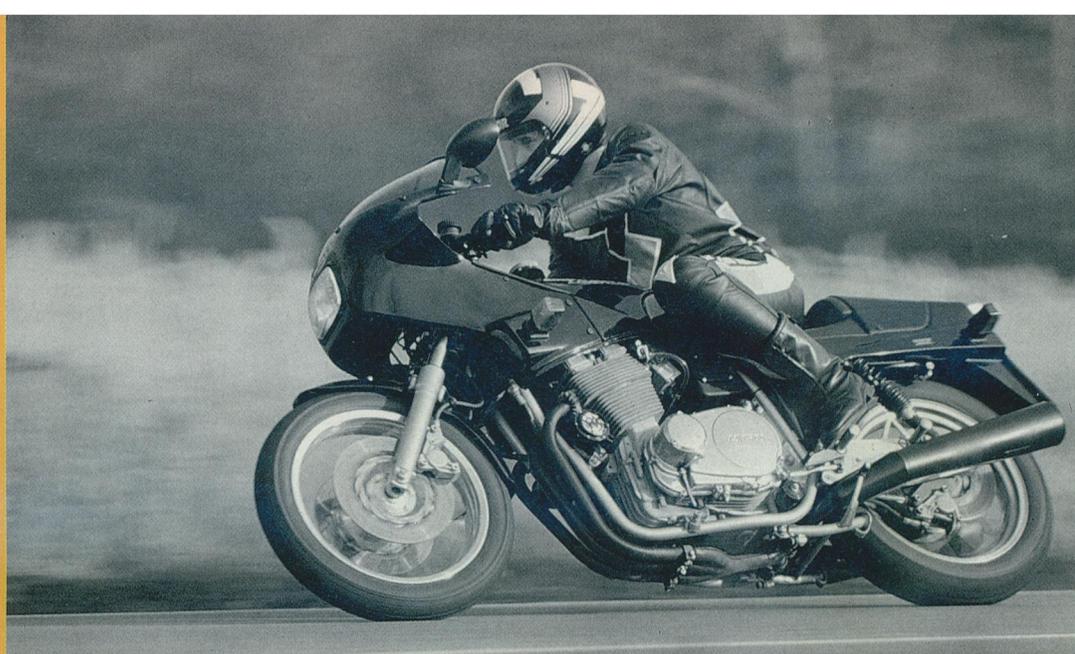
Der riesige Anlasser hat wenig Mühe, die drei Kolben in den Zylindern in Bewegung zu setzen. Daß der Motor lebt, spürt der Fahrer sofort in Lenkergriffen und Fußrasten. Aber die Art, wie diese Vibrationen weitergeleitet werden, stört anfänglich nur wenig.

Das ändert sich bei der Bedienung des italienischen Bikes. Vor allem die schwergängige Kupplung nervt schon nach kurzer Zeit. Dazu kommt das schwergängige Getriebe, dessen fünf Gänge manchmal nur widerwillig einrasten.

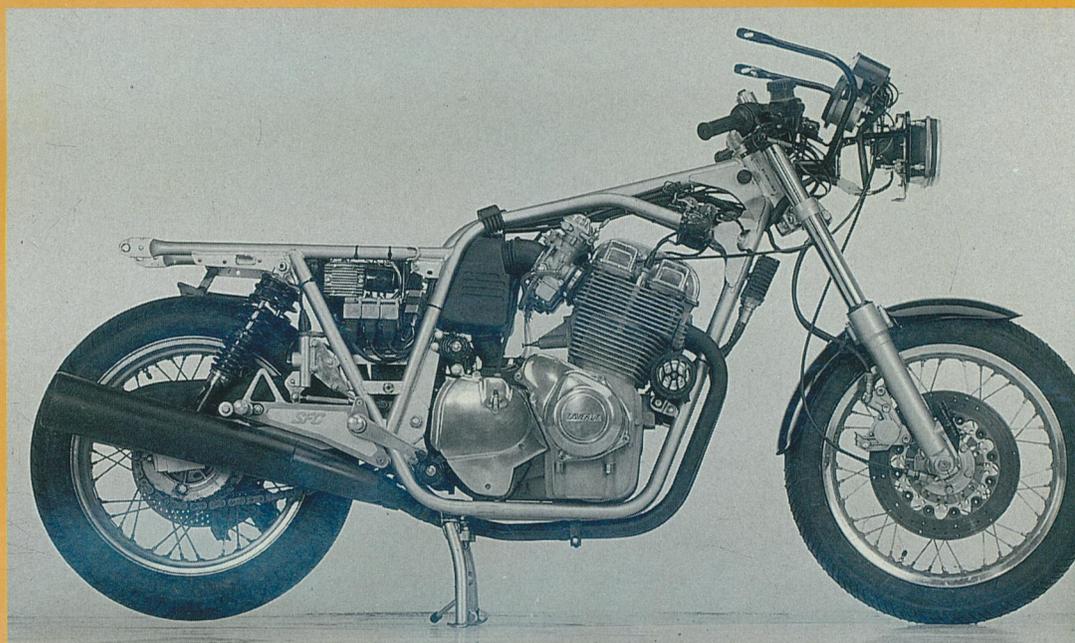
Aber vergessen wir schnell diese Unarten, das kräftige Drehmoment von knapp 90 Nm ermöglicht schaltfaules Fahren, obwohl dieser Wert erst bei 7000 Touren anliegt. Die brauchbare Kraftentfaltung beginnt knapp über 4000/min, da stehen bereits über 80 Nm zur Verfügung.

Trotz meiner überdurchschnittlichen Körpergröße von 197 cm fühle ich mich auf der Laverda auf Antrieb wohl. Mir kommen natürlich die 830 Millimeter Sitzhöhe ebenso zu paß wie die, wenn auch sportliche, aber dennoch immer bequeme Sitzhaltung. Der Oberkörper lastet überhaupt nicht auf den Armen und dem Lenker, und die Füße stehen recht moderat auf den leicht zurückverlegten Fußrasten.

Im Blickfeld des Fahrers liegen die zwei großen, klassischen Veglia-Uhren. Die Öltemperaturanzeige als drittes



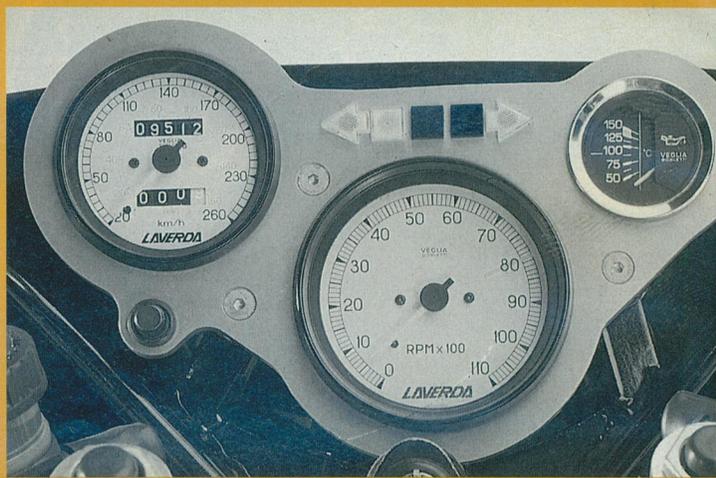
Besinnlich: SFC-fahren ist mehr als pure Fortbewegung



Beruhigend: Robustes Fahrwerk, verstärkter Lenkkopf

Instrument zeigte bei winterlicher Kälte kaum Regung, obwohl wir mit der Zeit schließlich den gesamten Ölkühler abgedeckt hatten.

Der Drehzahlmesser bringt im Gegensatz zum Tacho ziemlich exakte Werte. Die vibrationsärmste Drehzahl liegt zwischen 5000 und 7000/min, und nur ungern verlasse ich diesen Bereich, ich will mir den Fahrgenuß nicht unnötig trüben lassen. Immerhin bewegt sich die Laverda bei diesen Drehzahlen mit Tempo um 180 km/h, die sehr optimistische Tachoan-



Begeisternd: Klassische Veglia-Instrumente in Alu

zeige schwindelt schon über 200 km/h auf der Uhr.

Aber dieser Schwindel ist unerheblich und nebensächlich. Der Fahrspaß ist in allen Geschwindigkeitsregionen enorm. Obwohl die Laverda mit Flüstertüten bestückt ist, erzeugt die Maschine durch ihren Dreizylinder eine eigentümliche Sinfonie aus An-

nenswerte Linderung bringen. So ist Stufe eins an der Gabel schon zu hart, und die Stoßdämpfer am Hinterrad sind zu straff gedämpft.

Das kann mir allerdings die Fahrfreude nicht verderben. Gerade diese Abstimmung macht die Laverda zu einem ehrlichen Partner. Das Einlenken in enge Kurven

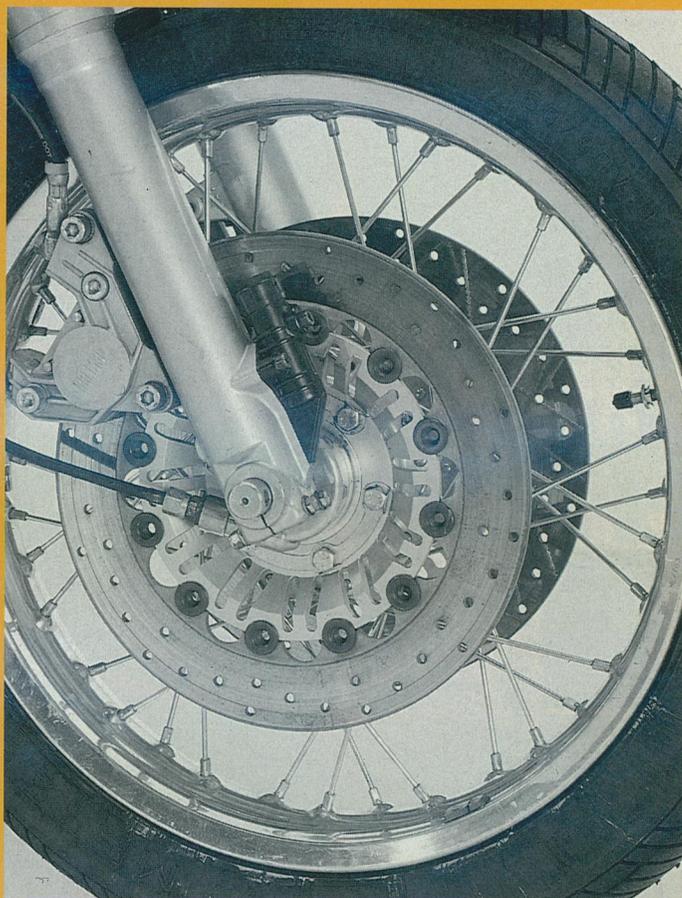
bei der Messung vom Top-speed. Bei nur wenig geducktem Fahrer erreicht die Laverda 219 km/h, der Tourenzähler vermeldet dann 7500/min, der Tacho stolze 245 km/h. Dabei spürt der Fahrer nur wenig Winddruck auf dem Körper, und selbst die Arme liegen innerhalb der schützenden Glasfaserschale.

ist die Wirkung ausgezeichnet, aber der Handhebel ist ergonomisch schlecht geformt, und der Druckpunkt nicht klar spürbar. Das gilt auch für die Einzelscheibe am Hinterrad, deren gezielter Einsatz viel Gefühl im Fuß verlangt.

Die Soziustauglichkeit der SFC ist schon durch die nur 560 Millimeter lange Sitzfläche



Bewegend: Der Dreizylinder mit deutlicher Sprache



Bereit: Doppelscheibe, Druckstufenverstellung

saug-, Auspuff- und Motorgeräusch, die sie fürs Kenner-Ohr unverwechselbar macht.

Die sportliche Note zeigt sich bei der SFC auch in der Fahrwerksabstimmung. Sowohl die Marzocchi-Telegabel als auch die beiden Koni-Dämpfer sind von der Marke Holzbrett. So leiten diese beiden alle Fahrbahn-Unebenheiten gnadenlos an den Fahrer weiter, dessen Versuche mit der vierfachen Druckstufeneinstellung am rechten Gabelholm oder durch Hantieren mit der Federbasisverstellung der Federbeine keine nen-

muß mit Körpereinsatz unterstützt werden, je langsamer die Fuhre, desto mehr Einsatz. Dafür glänzt die SFC durch exzellenten Geradeauslauf, der bei höheren Geschwindigkeiten nur durch die Stöße in Lenkung und Hinterradschwinge gestört wird.

Unsere Meßtechniker hatten nicht allzuviel Vertrauen, als sie auf der Jagd nach Beschleunigungswerten und Höchstgeschwindigkeit den betagten Dreizylindermotor doch recht hart anpacken mußten. Wie gut die kleine Verkleidung wirkt, zeigt sich

Der Streß für das Triebwerk setzt sich bei der Beschleunigungsmessung fort, und die 4,1 Sekunden bis zur 100-km/h-Marke lassen uns schon erahnen, daß der langhubige Motor gut im Futter steht. Das zeigte sich dann auch bei der Leistungsmessung auf dem Prüfstand. 75 PS am Hinterrad entsprechen immerhin 66 kW (90 PS) an der Kupplung.

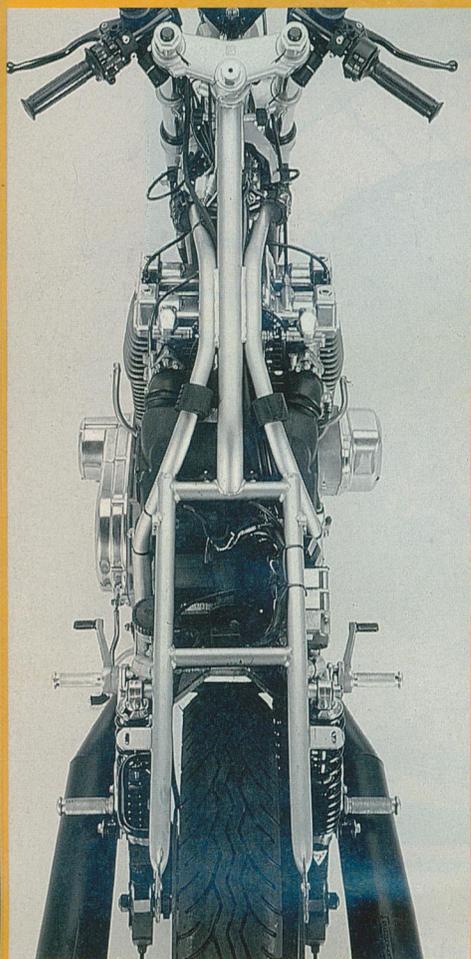
Ist zur Betätigung der Kupplung schon eine kräftige Hand vonnöten, verlangt auch die Vorderradbremse herzhafte Zupacken. Dabei

sehr eingeschränkt. Schade eigentlich, denn die Sitzposition des Mitfahrers ist dank tief angebrachter Rasten entspannt.

Sicherlich ist die Laverda kein Langstreckensportler. Die Tankfüllung reicht zwar locker für eine Fahrstrecke von rund 270 Kilometern, aber der pflichtbewußte Laverdafahrer wird sich und seiner Maschine rechtzeitig eine Verschnapppause gönnen. 7,8 Liter auf 100 Kilometer verbrauchte die SFC durchschnittlich. Dabei genügte ihr bei zügiger Landstraßenfahrt meist 6,5 Liter. Aller-

dings ist verbleiter Superkraftstoff vorgeschrieben.

Ganz gewiß ist die Laverda 1000 SFC nur bedingt an modernen Viertaktern ihrer Hubraumkategorie zu messen. Der Wert dieses Motorrads liegt in seiner exotischen Erscheinung, in seiner aus den sechziger Jahren stammenden Technik, die den fernöstlichen Produkten trotz deren wilden Entwicklungssprüngen bis heute standgehalten hat. Die



Bewährt: Kräftiger Rahmenoberzug mit dreifacher Rohrführung

SFC hat eine Ausstrahlung, die mehr ist als ein kalkulierbares Verkaufsargument.

Laverdafahren ist eine Weltanschauung. Und wer dem Flair dieses italienischen Nostalgiebikes verfallen ist, wird sich auch nicht mehr dagegen wehren wollen. Es sind nur wenige, die diesen Nerv besitzen, und das ist wohl das allerschönste daran.

Hatto Poensgen

Datenspiegel Laverda SFC 1000

MOTOR

Bauart/Zylinderanordnung: Viertakt/Reihe
 Zylinderzahl: 3
 Leistung: 69 kW (95 PS) bei 8000/min
 Höchstes Drehmoment: 88 Nm bei 6500/min
 Bohrung/Hub: 75/74 mm
 Hubraum: 981 cm³
 Verdichtung: 10:1
 Mittlere Kolbengeschwindigkeit: 19,73 m/s
 Ventile pro Zylinder: 2
 Ventiltrieb: DOHC
 Ventildurchmesser E/A: 40,5/34,0 mm
 Ventilspiel E: 0,20 mm
 A: 0,20 mm
 Nockenwellen: 2
 Antrieb: Kette
 Kurbelwelle: rollengelagert
 Lage der Kurbelwelle: quer zur Fahrtrichtung
 Kühlung: Luft/Öl
 Schmierung: Naßsumpf-Druckumlauf mit Ölkühlung
 Starter: elektrisch

VERGASER

Hersteller/Zahl: Dellorto/3
 Bauart/Typ: P-F 32 DD
 Durchlaß: 32 mm
 Hauptdüse: 118
 Leerlaufdüse: 65
 Luftfilter: Trockenluftfilter

ELEKTRISCHE ANLAGE

Batterie: 12 V 32 Ah
 Lichtmaschine: Drehstrom 12 V/280 Watt

Scheinwerfer: 170 x 110 mm
 Glühlampe: H4 55/60 Watt
 Zündung: kontaktlos
 Zündverstellung: elektronisch
 Zündzeitpunkt: statisch 6 Grad vor OT
 dynamisch 32 Grad vor OT
 Zündkerzen: Champion N2
 Elektrodenabstand: 0,7 mm

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung: Mehrscheiben-Ölbad
 Betätigung: hydraulisch
 Primärtrieb: zwei Simplex-Ketten
 Schaltung: Klauen
 Zahl der Gänge: fünf
 Sekundärtrieb: O-Ring-Kette
 Übersetzungen: primär: 2,04
 sekundär: 2,125
 Gangstufen: 3,036 / 2,05 / 1,486 / 1,173 / 1

FAHRWERK

Rahmenbauart:
 Material: Doppelschleifen-Rohrrahmen
 Radführung vorn: Telegabel
 Federung: Schraubenfedern
 Dämpfung: hydraulisch
 Federweg: 130 mm
 Gabelstandrohrdurchmesser: 41,7 mm
 Lenkungslager: Kegelrollen
 Nachlauf: 115 mm
 Lenkwinkel: 61 Grad
 Radführung hinten: Vierkant-Leichtmetall-Schwinge
 Lagerung: Nadellager
 Feder: Schraubenfeder, progressiv gewickelt

Dämpfer: hydraulisch, Zugstufe vierfach verstellbar
 Federweg hinten: 90 mm

RÄDER UND BREMSEN

Räder: Drahtspeichenräder mit Leichtmetallfelgen
 Felgenreife vorn: 2,5 x 18
 hinten: 3,5 x 18
 Bremse vorn: Doppelscheibe schwimmend gelagert
 Bremse hinten: Einscheiben-Festsattel
 Betätigung: hydraulisch
 Bremsendurchmesser vorn/hinten: 300/280 mm

REIFEN

Serien-Typ: Pirelli Phantom
 Größe vorn: 100/90 V18
 Größe hinten: 130/80 V18
 Reifendruck vorn: 2,5 bar
 Reifendruck hinten: 2,9 bar
 Zugelassene Reifen: Metzeler, Pirelli, Michelin ohne Typbindung in Originalgröße.
 Metzeler 140/70 VB 18 und Metzeler 150/70 VB 18 in Verbindung mit O-Ring-Kette 5/8 x 3/8

ABMESSUNGEN

Länge/Breite/Höhe: 2180/710/1370 mm
 Radstand: 1500 mm
 Bodenfreiheit: 120 mm
 Lenkerbreite: 670 mm
 Lenkerhöhe: 990 mm
 Sitzhöhe: 768 mm
 Sitzbreite/-länge: 275/580 mm
 Fußrastenlänge: 305 mm

GEWICHTE

Radlast vorn/hinten: 117/127 kg
 Fahrfertig vollgetankt: 244 kg
 Zul. Gesamtgewicht: 440 kg
 Zuladung: 196 kg

FÜLLMENGEN

Tankinhalt: 22 Liter, davon Reserve 2,5 Liter
 Motoröl bei Ölwechsel: 3 Liter
 Motorölsorte: SAE 20W 50
 Gabelöl pro Holm: 0,360 Liter SAE 10
 Bremsflüssigkeit: DOT 4

MESSWERTE

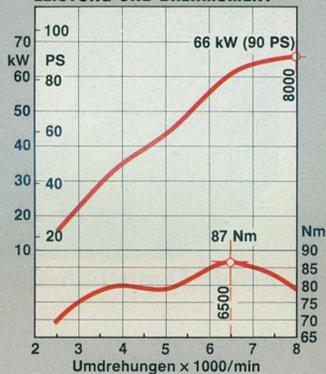
Leistung am Hinterrad: 55 kW (75 PS) bei 210 km/h
 Höchstgeschwindigkeit: 219 km/h
 Beschleunigung:
 0 auf 50 km/h in 1,9 s
 0 auf 100 km/h in 4,2 s
 0 auf 150 km/h in 8,9 s
 0 auf 200 km/h in 18,3 s
 0 auf 400 Meter in 12,4 s
 Testverbrauch:
 Minimal: 6,5 l/100 km
 Maximal: 8,3 l/100 km
 Durchschnitt: 7,8 l/100 km
 Kraftstoffart: Super verbleit
 Reichweite mit Tankfüllung: 270 km

PREIS 15 990 Mark

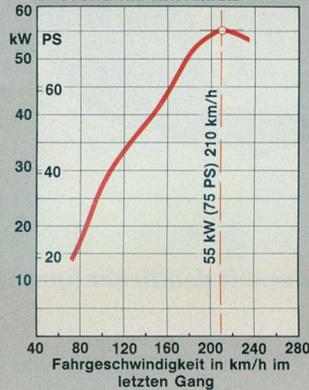
IMPORTEUR

Moto Witt GmbH,
 Laverda-General-Import,
 5000 Köln 1

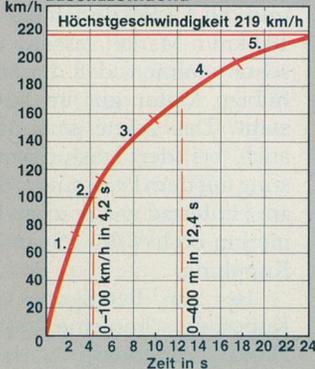
LEISTUNG UND DREHMOMENT



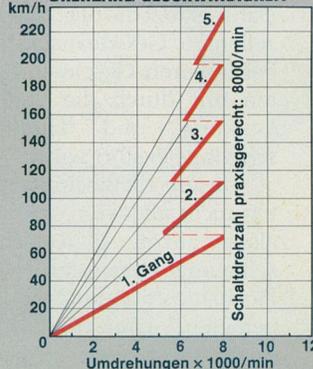
LEISTUNG AM HINTERRAD



BESCHLEUNIGUNG



DREHZAHL/GESCHWINDIGKEIT



Etwas lang ist die Übersetzung, der Motor dreht im großen Gang nicht über 7600/min. Leistungskurve mit sanftem Tal bei 5000/min, aber starke 87 Nm Drehmoment