



TECHNIK UND TEST
Test Laverda 500 SFC

Leichtathlet

Die Laverda 500 SFC ist ein Ableger der Cup-Maschine. Auch das Straßenmodell trägt seinen Namen „Competition“ zu Recht.

KACKE EIS  WARME EIS 



Es hat keinen Zweck, eine Laverda mit japanischen Maßstäben messen zu wollen. Wer bereit ist, 2000 Mark mehr für die 500 SFC hinzulegen, als er für eine der vielen anderen Halbliter-Maschinen aufbringen muß, der bekommt ein kompromißloses Sportgerät. Und wie immer bei kompromißlosen Charakteren, muß man verstehen, mit ihnen umzugehen. Die Laverda ist kein gefälliges fernöstliches Einspurfahrzeug, das der Besitzer nach Gebrauch gestrost achtlos in die Garage stellen darf. Die italienische Maschine verlangt nach Pflege und Aufmerksamkeit. Dann garantiert die Laverda nahezu ungetrübten Fahrspaß.

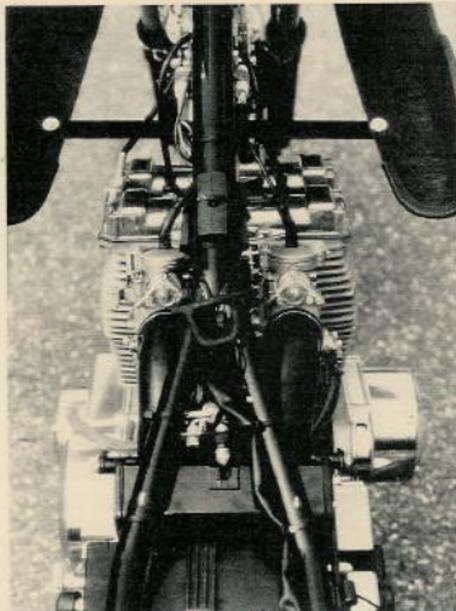
Kompromißlose Ausstattung

Schon der erste Blick zeigt, was die Laverda bietet: harte Einmann-Sitzbank, Stummelanker, Halbverkleidung und schmalen Tank. Kein Platz für Tankrucksack oder Gepäck. Keine Haltegriffe zum Aufbocken, keine Blechblenden, nur ein spartanisches Cockpit. Kleine Kontrollleuchten in den großen runden Anzeigelinstrumenten für Drehzahl und Geschwindigkeit geben über Oldruck, Lichtmaschinenarbeit, Blinker und Fernlicht Auskunft.

Beim Abbocken vom Hauptständer hat die SFC die erste Überraschung parat. Ist das wirklich eine 500er? Sie läßt sich ungeheuer leicht rangieren. Ein Blick auf die technischen Daten klärt auf: 170 Kilogramm Trockengewicht (ohne Öl und Benzin) sprechen für sich.

Nach dem Druck auf das Knöpfchen des E-Starters — einem Zugeständnis an das Alltagsleben — gibt der Zweizylinder ein dezentes

Die Cup-Maschine stand Pate für die SFC



Leicht und schmal: der Vierventil-Motor



Das Cockpit: spartanisch, aber übersichtlich

Stampfen von sich. Nach kurzer Warmlaufzeit wird die Starterklappe an den beiden Dellorto-Vergasern geöffnet. Sauber nimmt der Vierventiler das Gas an. Ein kräftiger Zug an der Kuppelung, und der Gang rastet beim Tritt auf den Schalthebel hörbar ein.

Da der Twin etwas wärmegefahren werden sollte, liegt das Drehzahlmit anfangs zwischen 4000 und 5000 Umdrehungen. Doch bereits in

diesen Regionen gibt das Halbliter-Aggregat verwertbare Leistung ab. Erst bei 8000/min signalisiert der rote Bereich die Drehzahlgrenze. Trotzdem zeigt die Nadel sogar noch im letzten Gang über 8500 Touren an. Bei Lichtschrankenmessung ergibt das 178 km/h. Dieser Wert würde anderen Maschinen mit 50 PS auch gut zu Gesicht stehen. Auch die Beschleunigung in 6,3 Sekunden auf 100 km/h zeigt, daß die fünf Pferdestärken,

die der Laverda in der Papierform fehlen, kaum ins Gewicht fallen.

Der Wunsch nach ein paar zusätzlichen PS wird erst bei flotter Fahrt auf kurvenreichen Straßen deutlich. Das Fahrwerk verkraftet schnelle Gangart mühelos und ist der Motorleistung überlegen. Problemlos nimmt die Kleine aus Breganze Kurven in beachtlicher Schräglage. Seitenständer und Auspuffrohre begrenzen die Seitenneigung erst sehr spät. Einen ganz erheblichen Anteil an der brillanten Kurvenlage haben die Reifen: Pirelli Phantom. Genau die gleichen Pireus sind auf die Cup-Maschinen montiert und mußten dort ihre Tauglichkeit im harten Renneinsatz unter Beweis stellen.

Schlaglochpisten: Tortur für Sitzfleisch und Nerven

Die Handlichkeit leidet aber in engen Kurven ein wenig unter dem langen Nachlauf; ein Zugeständnis an stabilen Geradeauslauf und pendelfreie Schräglagen bei höheren Geschwindigkeiten.

Wer aber glaubt, das Renntempo auf Schlaglochpisten beibehalten zu können, den belehrt das Laverda-Fahrwerk schnell eines Besseren. Unerbittlich gibt sie jede Unebenheit an den Fahrer weiter. Durch die kurzen Federwege von 120 Millimetern vorn und 80 hinten bedingt, entwickelt sich manche Querrille der Fahrbahn zur Sprungschance. Zwar hält die Maschine auch bei diesen Sprüngen die Spur, aber der Pilot dreht unwillkürlich den Gasgriff zurück, dem Sitzfleisch und den Nerven zullebe.

Auf der Rennstrecke wäre die Compétizione sicherlich am besten aufgehoben. „In dem Ding müßte der Motor

Foto: Schwab

der Cup-Maschine montiert sein", kommentierte denn auch ein Zuschauer bei Testfahrten auf dem Rennkurs in Hockenheim. Die 15 PS Mehrleistung würde der Einschleifenrohrmaschinen sicherlich kluglos verkraften, denn das Fahrwerk ist mit dem des Cup-Renners identisch. Lediglich eine Vollverkleidung und weniger Gewicht



Nicht nur die Optik sorgt für Sportlichkeit

wegen fehlender Nockenwellen, geänderte Vergaserbestückung, Auspuff und Kolben holt der Cup-Zweizylinder seine Mehrleistung. Natürlich wurde die Getriebeübersetzung der Formula 500 den veränderten Bedingungen im Rennbetrieb angepaßt.

Allein über andere Nockenwellen, geänderte Vergaserbestückung, Auspuff und Kolben holt der Cup-Zweizylinder seine Mehrleistung. Natürlich wurde die Getriebeübersetzung der Formula 500 den veränderten Bedingungen im Rennbetrieb angepaßt.

Trotz Renn-Charakteristik: Alltagstauglich

Ist die Laverda 500 SFC aber ein Motorrad für Rennfahrer und Raser? Nein; wegen ihrer durchzugskräftigen Motorcharakteristik und alltagstauglicher Getriebeabstufung bereitet die Laverda auch bei gemächlichem Tempo Spaß. Sogar im Stadtverkehr fühlt sie sich wohl. Dank ihres geringen Gewichts läßt sich die Maschine leicht manövrieren.

Mit geringem Lenkeinschlag und schwer zu findendem Leerlauf muß sich der Fahrer jedoch abfinden. Ebenso mit dem heftigen Zugriff, nach dem der Bremshebel der Brembo-Scheibenbremsanlage verlangt. Dafür läßt sich die hintere Scheibenbremse vorzüglich dosieren.

Hinnehmen muß der Laverda-Besitzer auch die Tatsache, daß das Hinterrad nicht von einer wartungsfreundlichen O-Ring-Kette angetrieben wird, die deshalb schnellerem Verschleiß unterliegt. Akzeptieren muß er auch, daß die SFC kein Bordwerkzeug besitzt.

Der Durst der 500er liegt etwas über den erwarteten Werten, immerhin flossen

Laverda 500 SFC: Technische Daten und Meßwerte

Motor und Antrieb

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Twin, d.h. je vier Ventile, Bohrung x Hub: 72 x 60 mm, Hubraum 497 cm³, Verdichtung 9,2; Nennleistung 33 kW (45 PS) bei 8000/min, zwei Dellorto-Vergaser, Ø 37 mm, kontaktlose Bosch-Zündung, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe mit E-Starter, Ölbadkupplung, Gangstufen: 2,42/1,64/1,33/1,0/0,87/0,81; Primär-/Sekundärübersetzung: 2,63/2,80, Sekundärtrieb über Rollenkette 7/8 x 3/8", 102 Glieder.

Fahrwerk

Doppelschleifenrahmen, Federweg vorn/hinten 120/80 mm, Standrohrdurchmesser 35 mm, Federvorspannung hinten: 5-fach, Befüllung vorn 100/90 V 18, hinten 110/90 V 18 Pirelli Phantom, Abrollumfang 2,00, Doppel-Scheibenbremse vorn/hinten, Ø 260/260 mm.

Abmessungen/Gewichte

Länge 2160 mm, Sitzhöhe 770 mm, nutzbare Sitzbanklänge 360 mm, Lenkerbreite 610 mm, Wendekreis 7340 mm, Gewicht vollgetankt 194 kg, davon 91/103 kg vorn/hinten (47/53%), zulässiges Gesamtgewicht 350 kg, Tankinhalt/Reserve 14,4/5,0 Liter.

Beschleunigung

0—40 km/h	1,8 s
0—60 km/h	2,9 s
0—80 km/h	4,3 s
0—100 km/h	6,3 s
0—120 km/h	8,9 s
0—140 km/h	12,9 s
0—160 km/h	19,8 s
0—200 m	14,6 s
0—1000 m	28,2 s

Durchzugsvermögen

im 3./4./5./6. Gang	40—60 km/h	2,4/3,7/—/— s
	60—80 km/h	2,1/2,9/3,7/3,9 s
	80—100 km/h	2,1/2,9/3,5/4,0 s
	100—120 km/h	—/3,0/3,4/4,1 s
	120—140 km/h	—/4,4/4,1/4,8 s

Höchstgeschwindigkeit

solo sitzend	168 km/h	bei 8410/min
solo liegend	178 km/h	bei 8920/min
(Temperatur 13 Grad, kein Wind)		

Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv	50/48; 80/76; 100/95; 130/124; 170/168; 180/178 km/h
------------------	--

Kupplungshandkraft

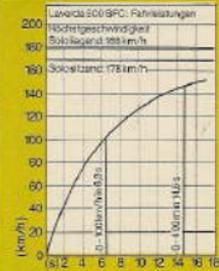
85 Newton

Verbrauch: Superbenzin

Testverbrauch 6,1 Liter/100 km

Preis: 8571 Mark

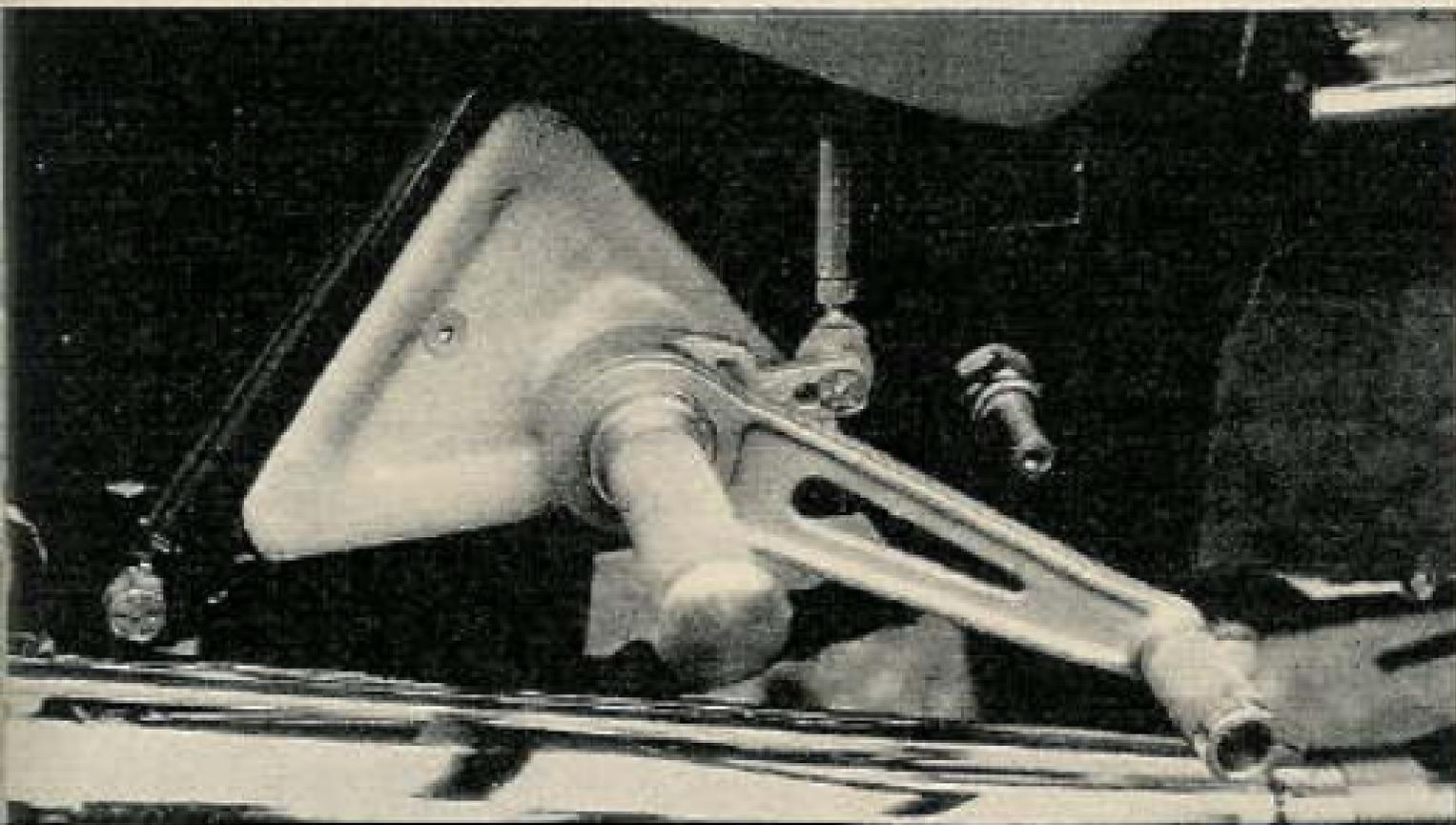
Importeur: Moto Witt Grab-H, Zaunhofstr. 40, 5000 Köln 50.



Kleine Stirnfläche begünstigt Höchstgeschwindigkeit



Durchzugskräftiger Vierventil-Twin



◁ Solide: die zurückversetzte Fußrastenanlage

im Test über sechs Liter durch die beiden Benzinhähne. Das ist ein Wert, der einem höher drehenden Vierzylinder gut anstehen würde. Mit der Tankkapazität von 14,4 Litern reicht's trotzdem für gut 200 Kilometer.

Im Gegensatz zu anderen

Motorrädern, die großspurig den Zusatz Sport im Namen tragen, verdient die Laverda die Bezeichnung SFC (das C steht für Competizione) zu Recht. Nicht nur Sitzposition und Verkleidung machen aus dem Zweizylinder ein schnelles Motorrad. Auch das stabile Fahrwerk, die hervorragenden Reifen und das geringe Gewicht tragen dazu bei. Deshalb ist die SFC ein Geheimtip für Genießer.

Hennes Fischer