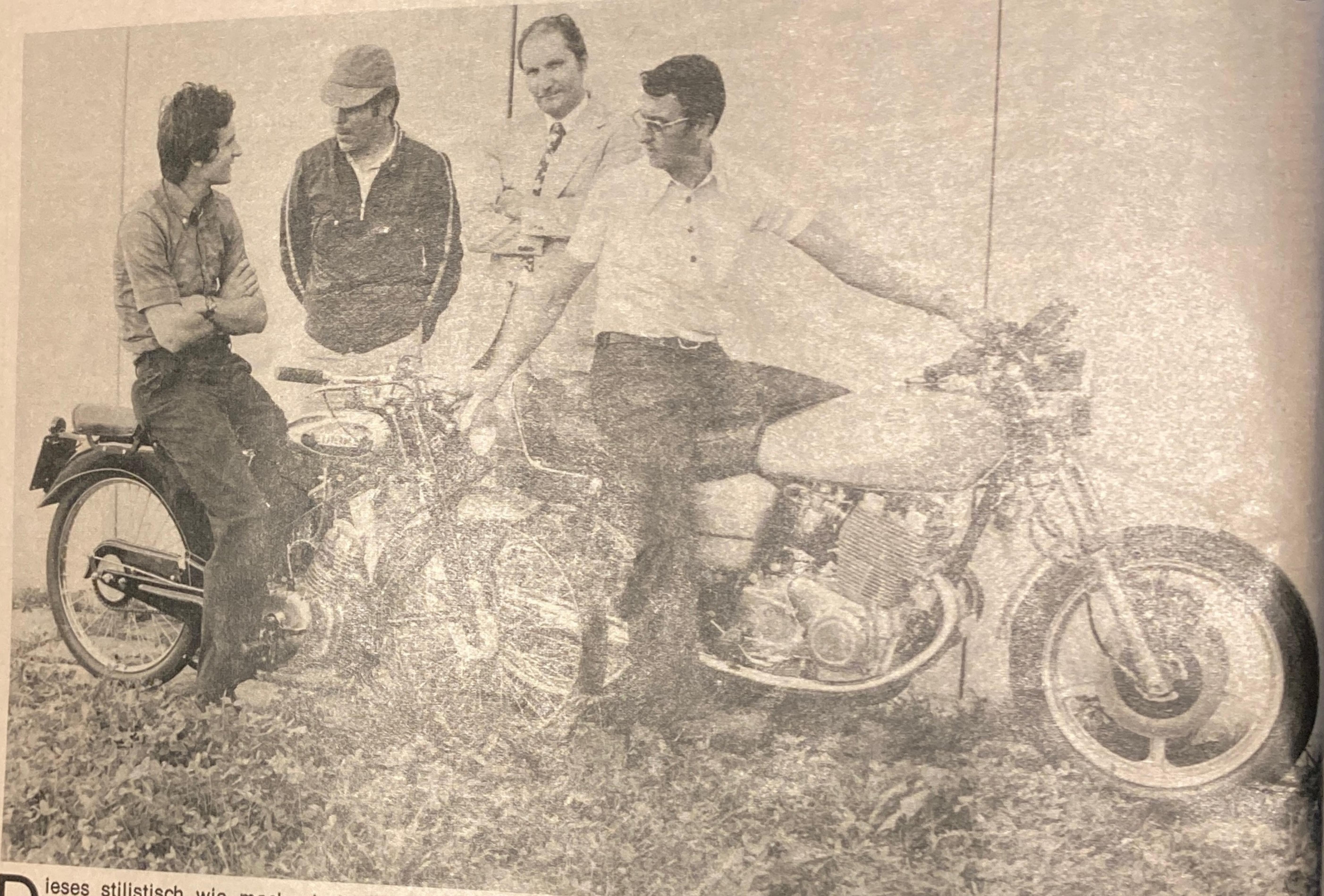
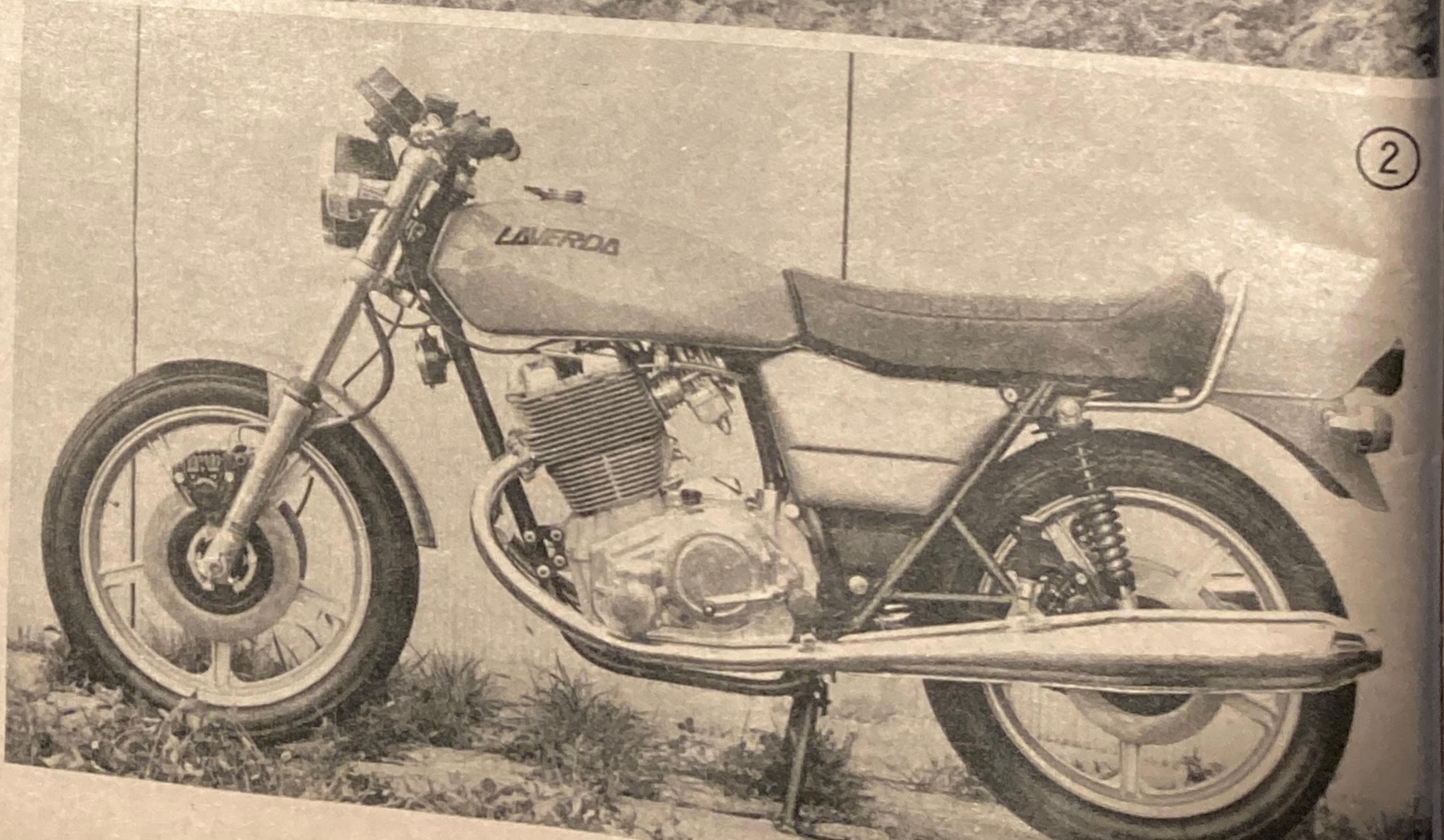


Die Mailänder Motorrad-Ausstellung, die vom 20. bis 30. November stattfindet, wird mancherlei Neues bringen. Eine Kostprobe können wir schon heute vorstellen: Die rührigen Laverda-Leute sind dabei, ihr ohnehin attraktives Programm um ein weiteres Modell zu vergrößern, eine Halflitermaschine mit einem Zweinockenwellen-Twin und Sechsganggetriebe.

Vorgeschmack auf NEUER Mailand

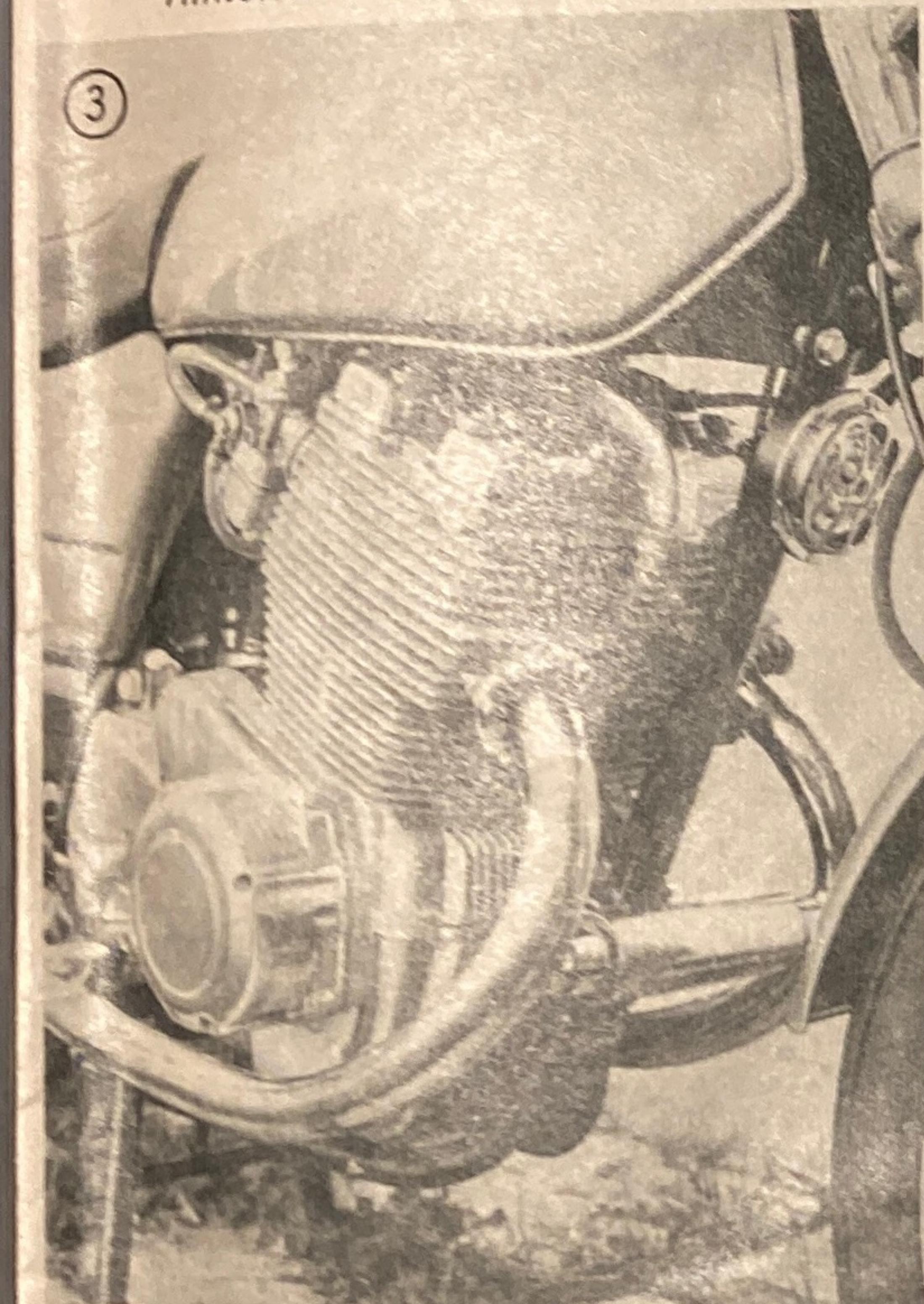


Dieses stilistisch wie mechanisch völlig neu konzipierte Modell geht auf erste Entwürfe zurück, die vor etwa zwei Jahren entstanden. Seit einem Jahr sind die Versuchsmaschinen auf der Straße und haben inzwischen über 100 000 Testkilometer absolviert. Zur Zeit befindet sich eine Nullserie von 25 Maschinen im Bau, die nicht allein von den Versuchsfahrern des Werkes, sondern außerdem von einem Kreis ausgewählter Händler und Fachleute gefahren werden sollen. Die neue 500er wird offiziell zum Mailänder Salon im November vorgestellt werden, die Produktion wird 1976 anlaufen, nachdem die Erkenntnisse aus der eben erwähnten Breitenschlußberprobung eingearbeitet worden sind. Abgesehen von ihrer Linienführung und den verschiedenen technischen Details erscheint die neue Laverda auch durch



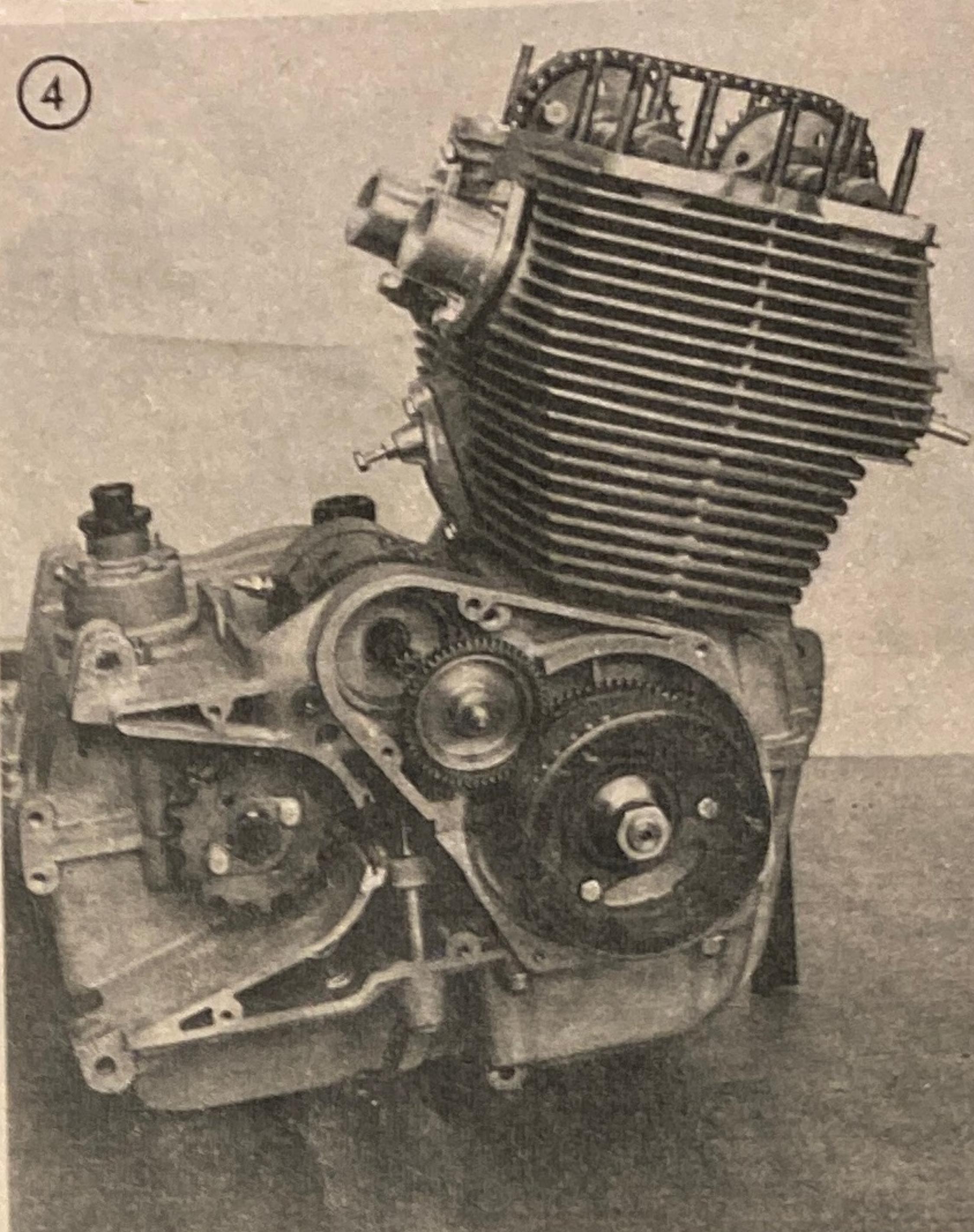
500er LAVERDA-TWIN

① Ing. Massimo Laverda auf der neuen 500er Zweizylindermaschine mit Jungingenieur Sandro Todeschini, der hier auf der ersten, bereits 1949 gebauten Laverda sitzt. Das war ein 75 ccm-Stoßstangen-Einzylinder in einem Preßstahlrahmen, dessen Dreiganggetriebe fußgeschaltet war. Die Abfederung des Hinterrades erinnerte an NSU.

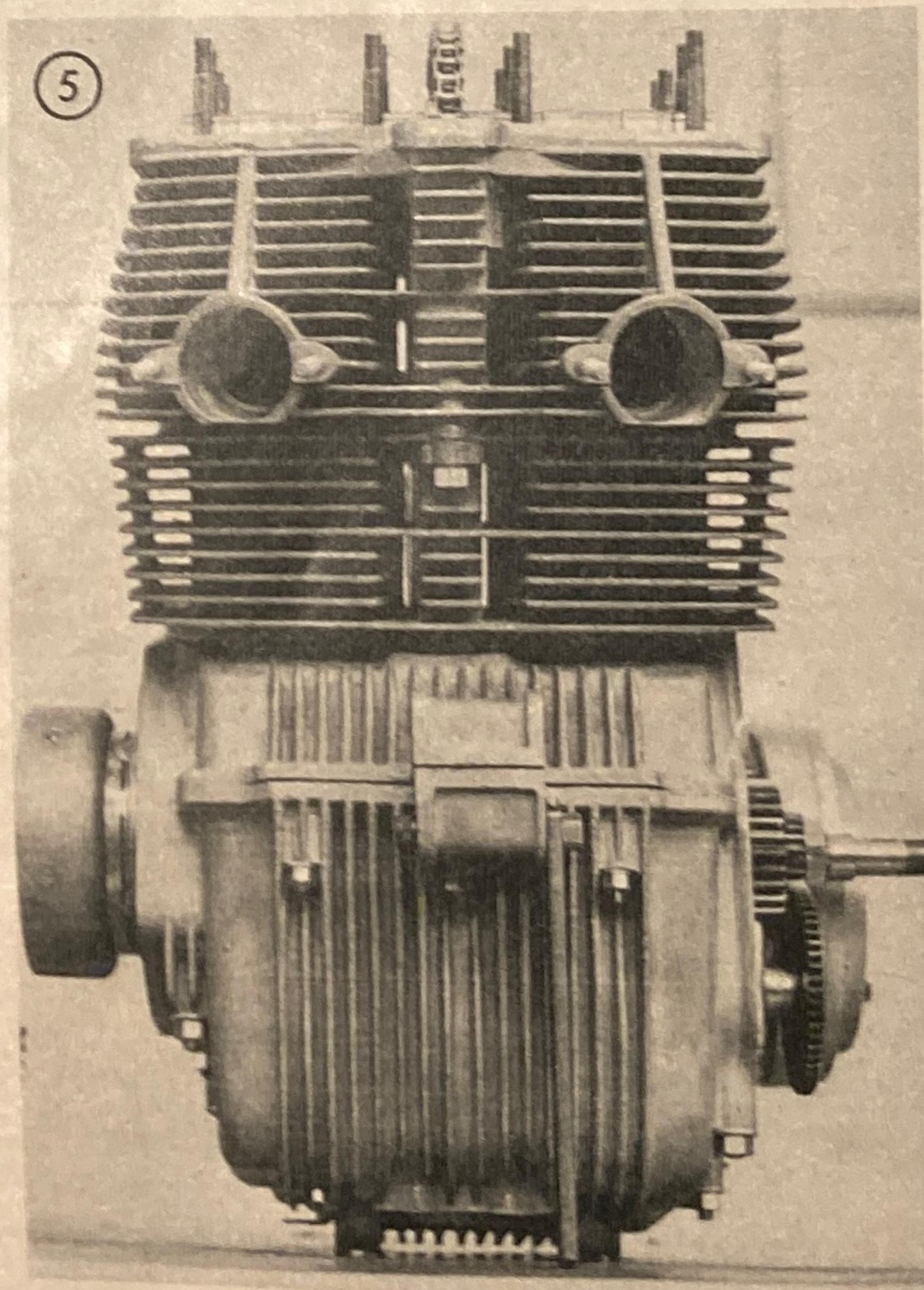


② ③ Die fließenden Linien der niederbauenden 500er Laverda, deren offizieller Typename noch nicht feststeht. Die Ausführung mit zwei obenliegenden Nockenwellen wurde gewählt, um die Höhe des Motors zu reduzieren und den Schwerpunkt etwas tiefer zu legen. Die Leichtmetallguß-Speichenräder werden bei der Firma Flam in Gallarate hergestellt, einer Firma, die ebenfalls im Besitz der Familie Laverda ist und die auch für andere italienische Firmen arbeitet (die Gußteile für die MV-Rennmaschine kommen von Flam!). Die Bremsanlage stammt von Brembo, der Durchmesser der Bremscheiben beträgt 260 mm.

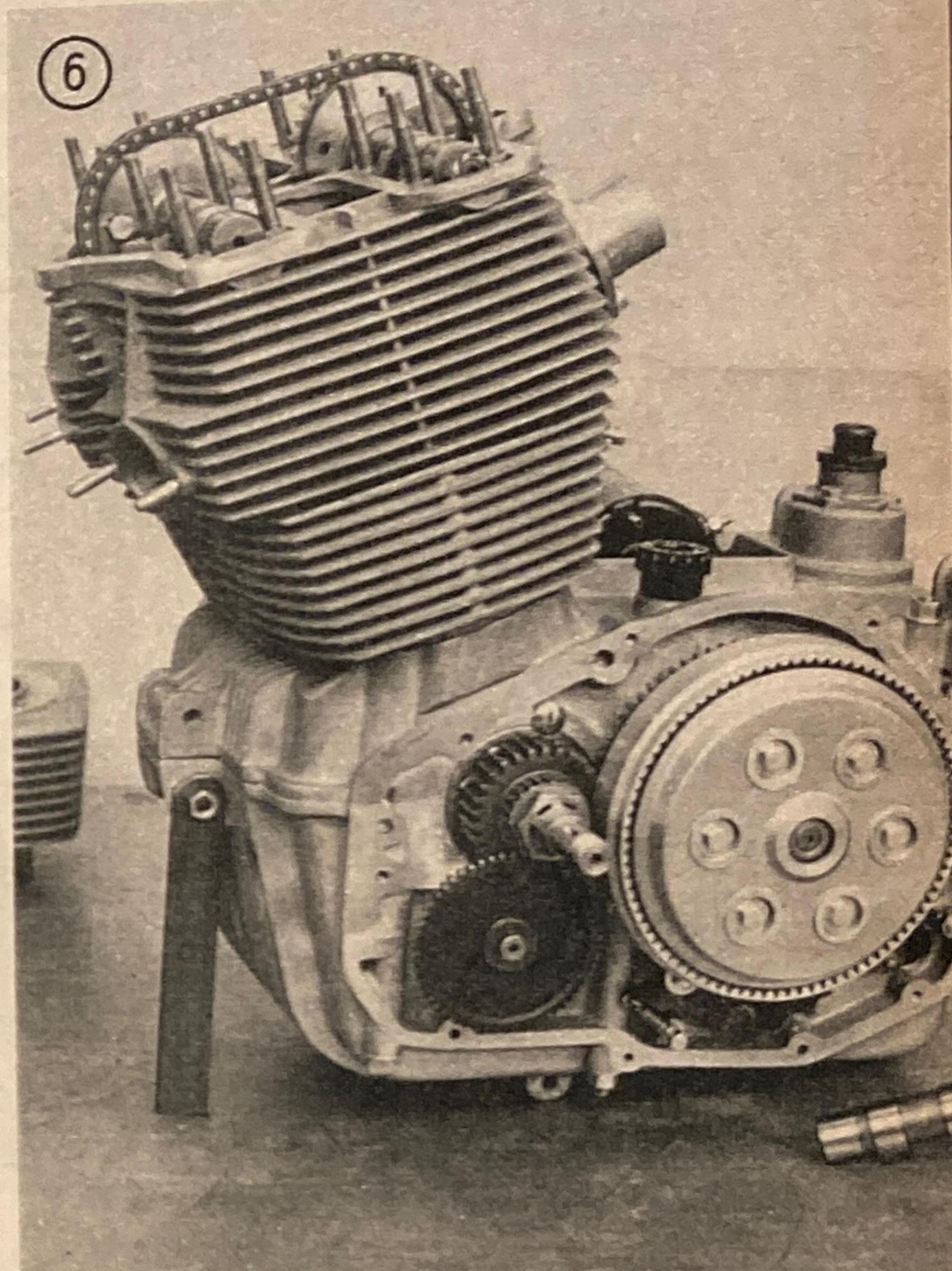
④



⑤



⑥



④ ⑤ ⑥ Der Motor teilzerlegt. Die beiden obenliegenden Nockenwellen laufen direkt im Leichtmetall des Zylinderkopfs. Die Steuerkette kann ohne Schwierigkeiten von außen nachgestellt werden. An der rechten Motorseite befindet sich die Zahnräderübertragung vom Elektrostarter zur Kurbelwelle, der Generator- und der Primär-antrieb (schrägverzahnt) liegen an der linken Gehäuseseite, hier erfolgt auch der Antrieb der Ölpumpe und der elek-trischen Zündung. Das Gehäuse ist horizontal geteilt, das Ölreservoir ist ungewöhnlich groß. Die aufwendige Verrippung ist auf möglichste Laufruhe des Motors ebenso ausgelegt wie auf ausreichende Kühlluft-Zufuhr.

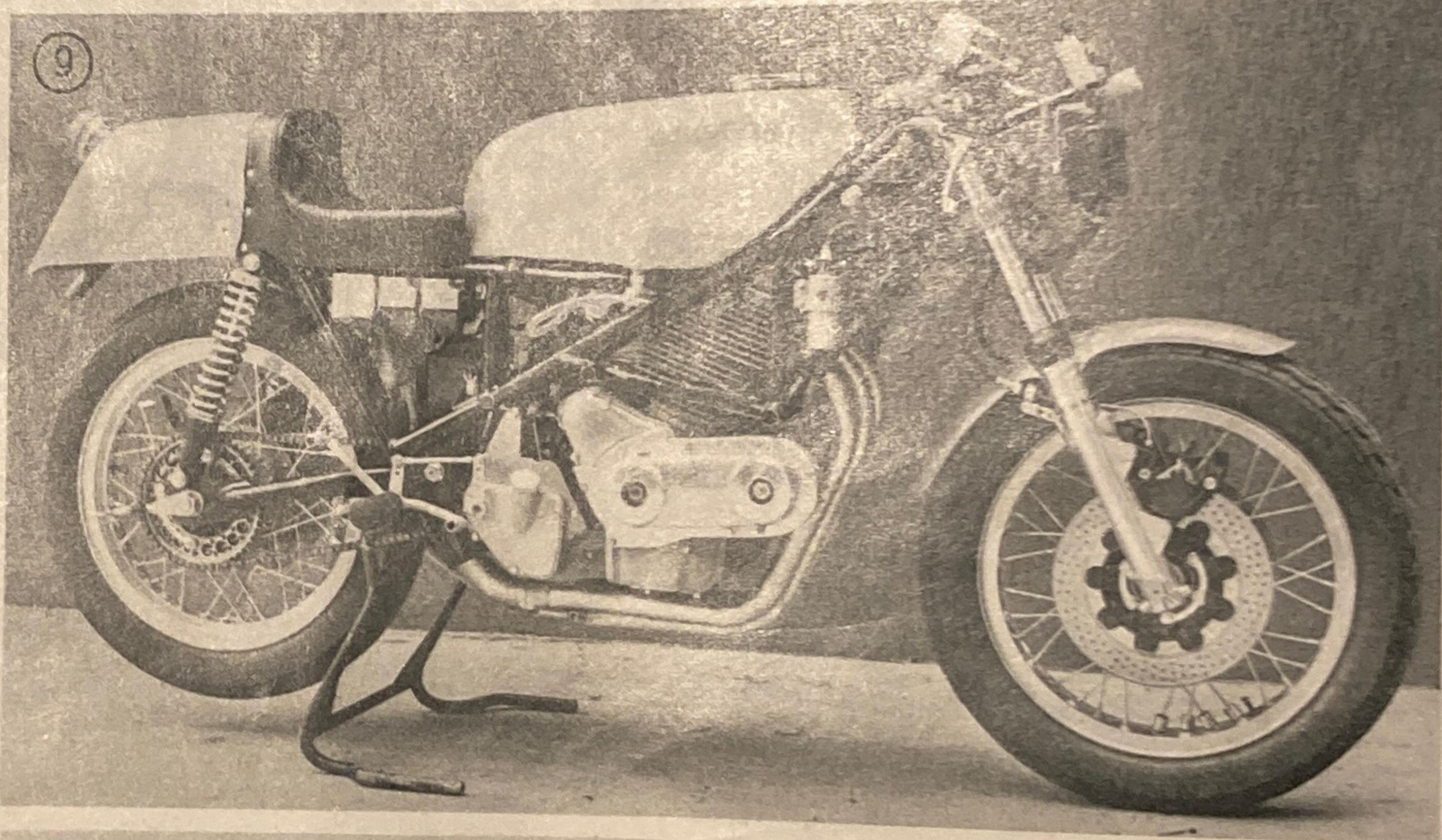
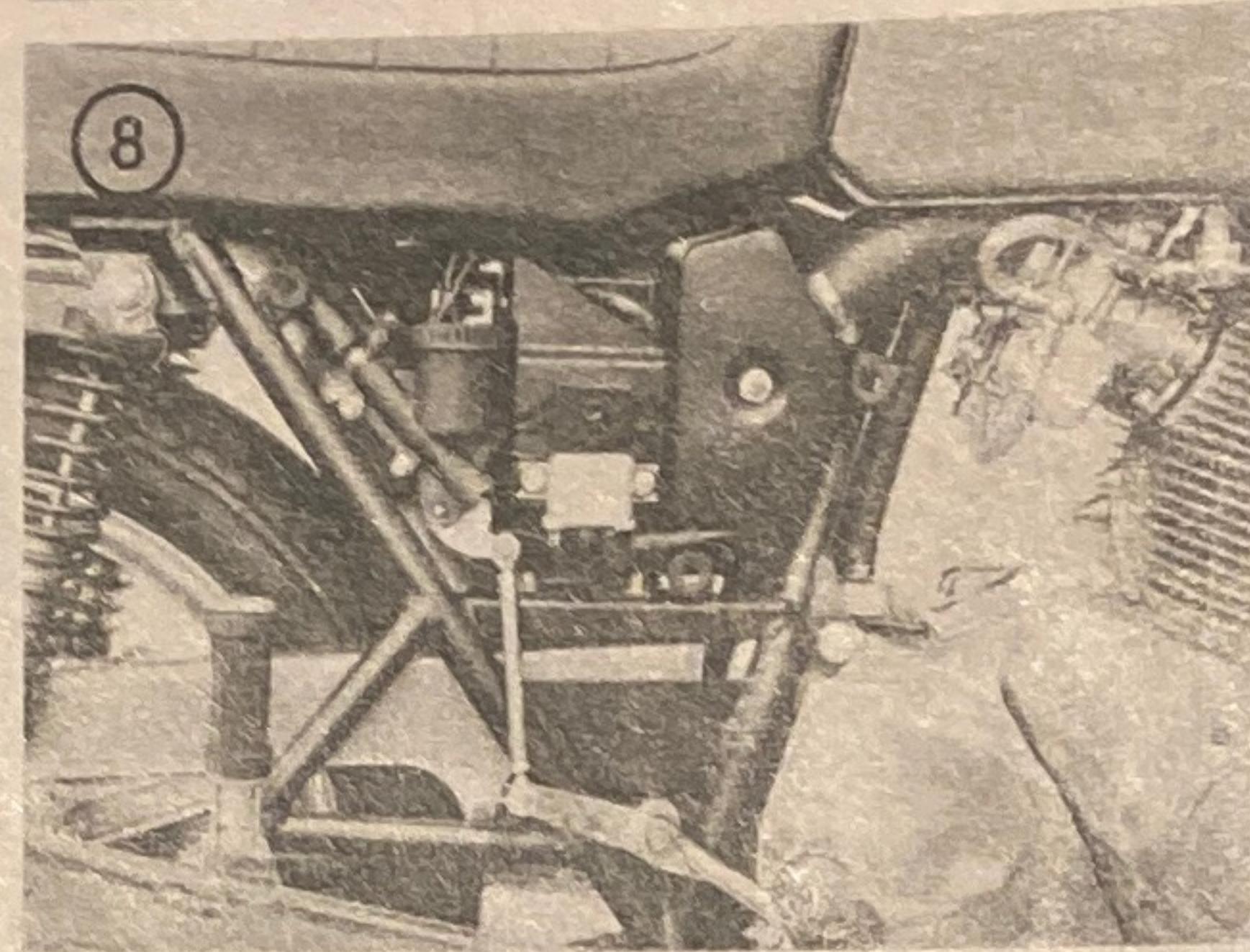
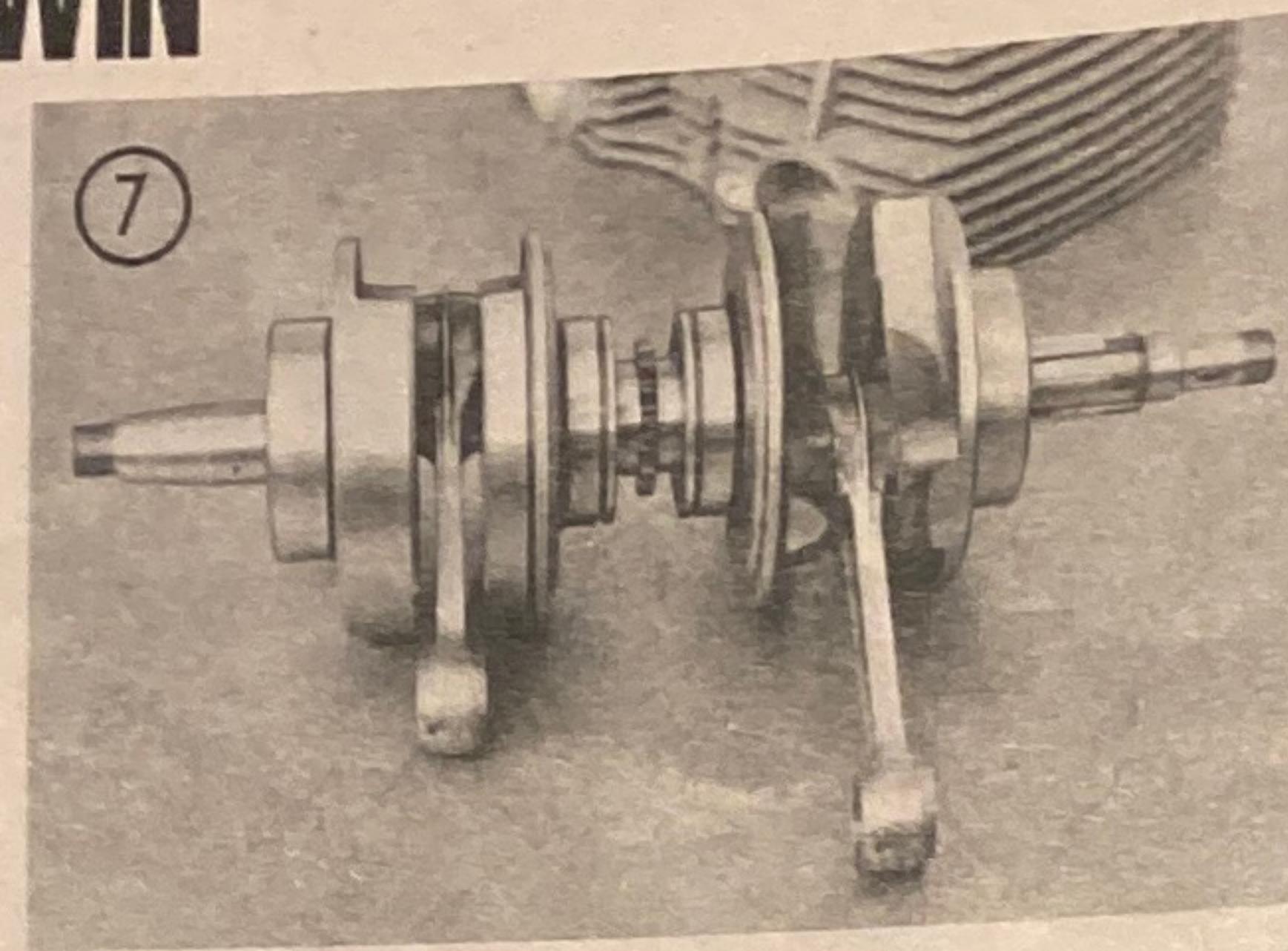
NEUER 500er LAVERDA-TWIN

ihre Leistungen interessant (44 PS und 185 km/h Spitze), sowie durch ihre Kompaktheit und das niedrige Gewicht (nur 165 kg mit Elektrostarter und serienmäßiger Ausstattung).

Der Motor weist verschiedene Merkmale auf, die aus den Werkserfahrungen bei Spurteinsätzen stammen (Laverda-Maschinen beteiligten sich, früher allerdings vornehmlich in den kleineren Hubraumklassen, als Zwei- wie als Vierakter mit Erfolg, insbesondere bei Langstrecken-Wettbewerben in Italien): darauf deuten die Doppelnockenwellen-Anordnung, die um 40° schräg gestellten acht Ventile des Zweizylindermotors, die Wirbel-Brennkammern, die flachen Kolben, das überquadratische Bohrung/Hub-Verhältnis (72 x 61 mm) – und all das trägt zur erzielbaren hohen Leistung trotz relativ niedrigem Verdichtungsverhältnis (8,5) bei, so wie sich die „zahmen“ Steuerzeiten und entsprechend zahme Nocken in gutem Drehmomentverlauf, geringem Verbrauch und Laufruhe niederschlagen. Gespeist wird der Motor aus zwei 32 mm-Dellorto-Vergasern, eine elektronische Zündanlage liefert die Zündfunken an zwei 12 mm-Kerzen, die genau in Brennraummitte sitzen.

Laverda bringt außerdem eine Hochleistungs-Tausender in einem Spezial-Gitter-Rohrrahmen zur Einführung sowie eine 250er Geländemaschine im Sechstage-Trimm. Die 1000er soll in kleiner Serie produziert werden, wenn das der Ausgang der diesjährigen Sportsaison reizvoller erscheinen lässt. Die 250er (33 PS) mit verstellbarem Lenkwinkel, Magnesium-Gehäuse und voll gekapselter Hinterradkette wiegt 115 kg und wird in Italien bereits verkauft.

Text und Fotos: C. Perelli



⑦ Die aus Einzelteilen „gebaute“ Kurbelwelle mit den um 180 Grad versetzten Hubzapfen läuft auf vier Wälzlagern – die beiden Mittellager mit relativ großem Abstand im Hinblick auf den kühlungsgünstigen großen Mittenabstand der beiden Zylinder.

⑧ Das Bild zeigt den tiefgezogenen Raum unterhalb der Sitzbank für die Ansauggeräuschaufnahme bzw. das Luftfilter (ein Papier-Trockenfilter), den „Masterzylinder“ für die hydraulisch betätigtes Hinterradbremse, die Batterie und andere Teile der Bordelektrik.

⑨ ⑩ Die neugestaltete Spezial-1000er für Langstrecken-Wettbewerbe, die in Kleinserie aufgelegt werden soll. Der neue Gitterrohr-Rahmen macht das Fahrwerk 5 cm niedriger und 4 cm kürzer als die serienmäßige Roadster-Ausführung, auch das Gewicht ist niedriger (13 statt 19 kg). Andere Un-

terschiede gegenüber der Serie: der Generator wanderte von der rechten Kurbelwellenseite vor das Gehäuse, wo er durch einen Gummi-Keilriemen angetrieben wird (wodurch die Gesamtbreite des Triebwerksblocks verringert und eine größere Schräglage der Maschine ermöglicht wurde); die Motorleistung wurde auf 96 PS bei 7600 U/min gesteigert (gegenüber den serienmäßigen 82 PS bei der gleichen Drehzahl), die Ventiltellerdurchmesser wuchsen auf 40 mm (Auslaß) und 35,3 mm (Einslaß) gegenüber den serienmäßigen Abmessungen von 38 und 35 mm, das Verdichtungsverhältnis wurde von 9,5 auf 10,9 erhöht, der Durchlaß der Vergaser von 32 auf 36 mm; Kurbelwelle und Zahnräder erfuhren Erleichterungen, eine Vierfachkette im Primärtrieb trat anstelle der serienmäßigen Triplex-Kette, und den Antrieb des Hinterrades besorgt hier eine Duplex-Kette; Bereitung 4,25–18 (4,00–18), Tankinhalt 25 (17) Ltr.