

Für europäische Motorradfabriken gibt es bekanntlich im Konkurrenzkampf mit den Japanern nur eine Alternative: entweder man geht auf die fernöstliche Herausforderung ein und versucht, ähnliche Modelle besser zu verkaufen, oder man beschränkt sich auf eine kleine, besonders zahlungswillige Zielgruppe, der man exklusive, hochwertige Motorräder anbietet. Die erste Lösung bedeutet Preiskampf und ist beim hiesigen Lohngefüge und relativ niedrigen Stückzahlen nur sehr schwer zu realisieren. Vor allem für so kleine Fabriken wie den italienischen Familienbetrieb Laverda bleibt also nur der zweite Weg, den man bei der Konstruktion der Laverda 500 auch konsequent beschritt. Das Rezept hieß: man nehme vom Besten. Ein typisch italienisches Fahrwerk mit einheimischen Zutaten wurde mit einem technisch interessanten Motor bestückt, und für Detaillösungen scheute man sich nicht, auf bessere ausländische Produkte zurückzugreifen.

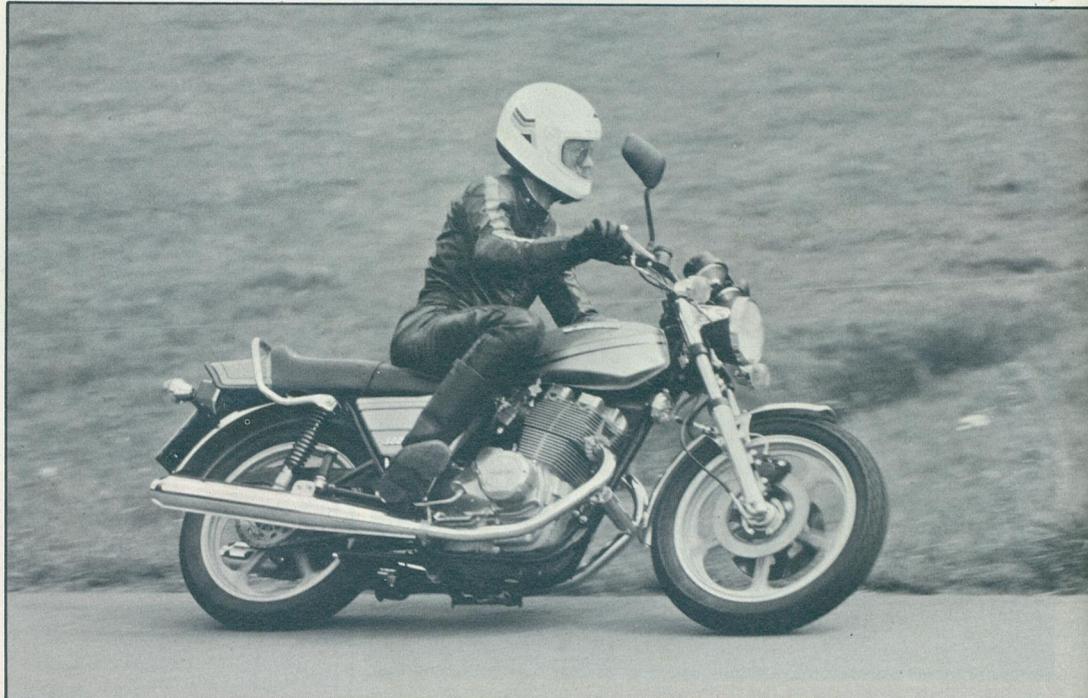
Der Motor: kraftvoller Achtventiler

Die Laverda-Modellpolitik gebot es, den 500-ccm-Motor als Zweizylinder zu konstruieren, außerdem distanziert ihn dies von japanischen Vierzylindern und folgt dem Mittelklasse-Trend. Doch ein konventioneller ohc-Motor sollte es nun auch nicht sein, deshalb erhielt er acht Ventile und zwei Nockenwellen, die zwischen den beiden Zylindern über eine Rollenkette angetrieben werden. Platz für Zündkerzen konventioneller Größe blieb in den Zylinderköpfen nicht mehr, es werden 12 mm Ø Langgewindekerzen verwendet.

Obwohl die von uns gefahrene Maschine noch brandneu war und Laverda immer noch eine Einfahrdistanz von 3000–4000 km empfiehlt, machten sich die 46 PS (34 kW) schon recht angenehm bemerkbar, zumal auch aus den unteren Drehzahlbereichen heraus satter und lochfreier Durchzug zu vermerken war. Es lagen uns noch keine Angaben über den Drehmomentverlauf vor, doch sicher ist, daß man die zur Obergrenze der Versicherungsklasse fehlenden 4 PS kaum vermissen wird, weil die Motorcharakteristik

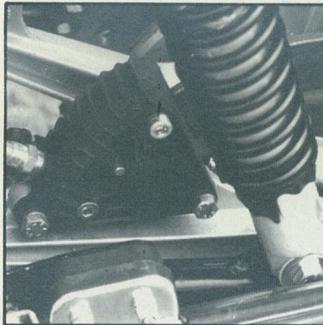
Alternativ-Lösung

Laverda 500

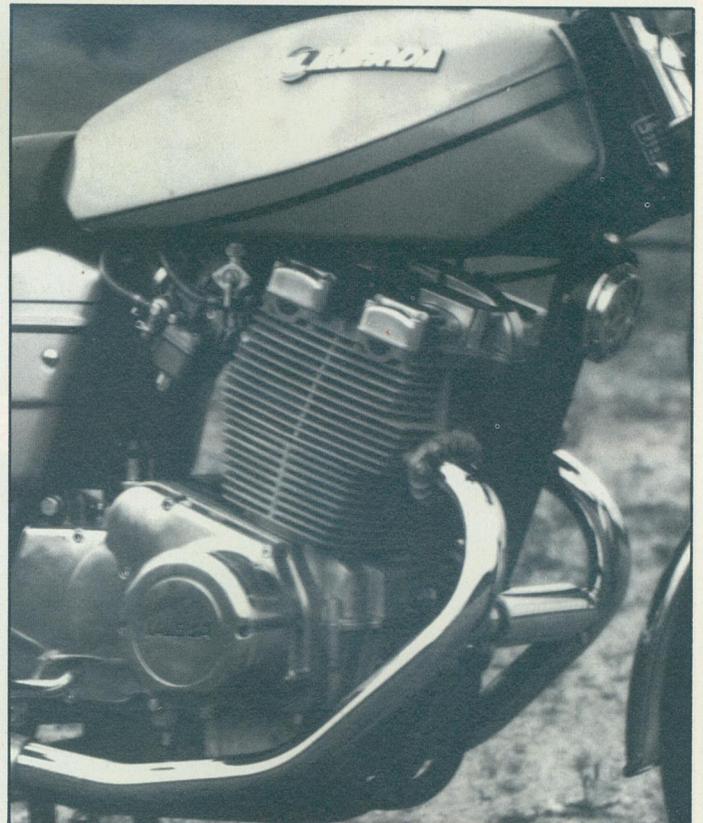


Das gute Fahrwerk und die Bodenfreiheit erlauben sportliche Fahrweise.

Fotos: Knut Briel



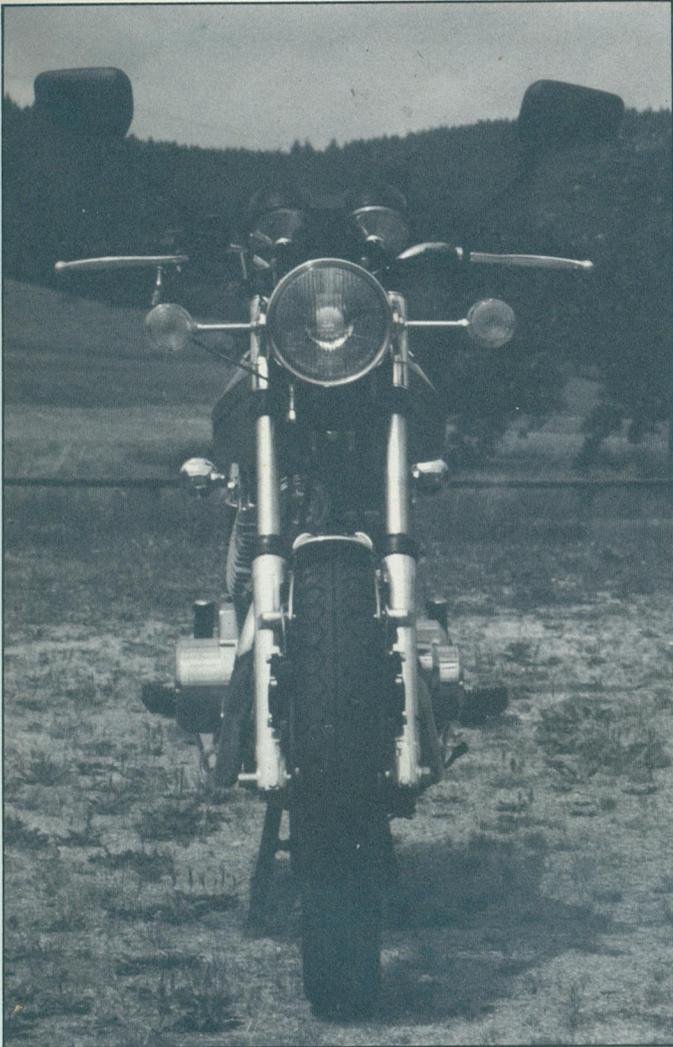
Bremszangen-Verankerung neben dem linken Schwingenholm und Gummiaufhängung der Schalldämpfer.



Der Motor wirkt vom Äußeren Laverda-typisch. Im Inneren finden sich jedoch einige Neuerungen, wie vier Ventile pro Zylinder und eine Ausgleichswelle.

im Normalbetrieb den Wunsch nach der Nenndrehzahl 7.800 U/min nur selten aufkommen läßt.

Der Lauf des horizontal geteilten Motors ist zwar nicht gerade seidenweich, was wahrscheinlich von der Rollen- und Kugellagerung der Kurbelwelle herrührt, doch vibrationsarm. Obwohl die Pleuel um 180° versetzt sind, man also keinen echten Paralleltwin mit der bekannten Neigung zu Vibrationen vor sich hat, wurde das Triebwerk mit einer Ausgleichswelle ausgerüstet. Die mechanischen Geräusche sind



Die Frontfläche der Maschine bietet eine schmale Silhouette und damit günstigen Luftwiderstand.



Man scheute sich bei Laverda nicht, für einige Teile auf ausländische Zulieferer zurückzugreifen. Die Instrumente z.B. stammen von Nippon Denso.

dagegen etwas lauter als erwartet. Nicht der Ventiltrieb sondern die ausnahmslos geradeverzahnten Zahnräder (inklusive Primärtrieb) zeichnen dafür verantwortlich. Das Getriebe ist gut abgestuft, leicht zu bedienen und sorgt mit sechs Gängen für immer optimalen Anschluß. Lediglich die schwer zu findende Leerlaufstellung erfordert einiges Geschick vom

Fahrer.

Fahrwerk: sportlich aber nicht unbequem

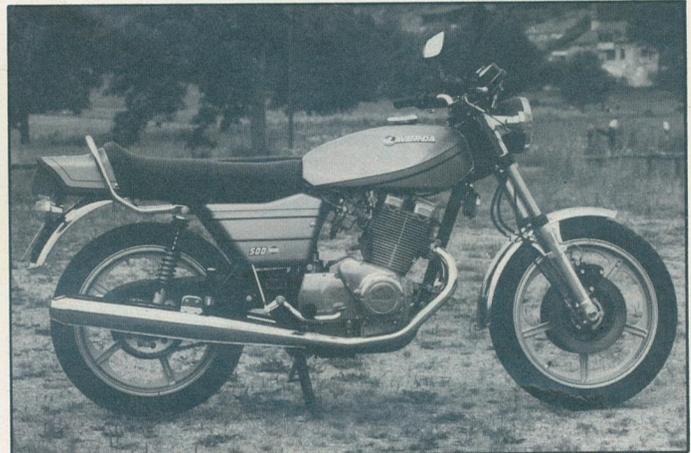
Der Rohrrahmen, dessen einfache Schleife sich unter dem Motor gabelt, hinterließ auf den welligen Straßen des Odenwaldes einen sehr guten Eindruck. Dasselbe gilt für alle anderen Fahrwerksteile, deren Herkunft schon Qualität verspricht: die mit drei 260 mm Ø Scheiben arbeitende Bremsanlage stammt von Brembo, die Federungselemente, die zwar auf sportlichen Fahrstil abzielen aber nicht unbequem hart abgestimmt sind, von Marzocchi. Die Leichtmetall-Gußräder sind hinten wie vorn mit Pirelli-Niederquerschnittreifen 100/90 S 18 bereift. Die relativ hoch angebrachten Fußrasten, die in Gummielemente aufgehängte Auspuffanlage und der ein leichtes Aufbocken ermöglichende Hauptständer erlauben durch

spätes Aufsetzen starke Schräglagen.

Qualität auch im Detail

Eine Schwäche italienischer Motorräder, vor allem in der Mittelklasse, war und ist oft die mangelhafte Qualität einzelner von italienischen Zulieferern gebauter Klein- und Zubehörteile. Dem trat Laverda durch den Import besserer aber teurerer Teile aus Deutschland und Japan entgegen. Fast die gesamte Elektrik, von der kontaktlosen Zündanlage über Batterie und Zündkerzen bis zum H4-Scheinwerfereinsatz, stammt von Bosch. Schalter, Drehzahlmesser, Tachometer stammen von Nippon Denso. Damit wurde auch auf diesen Bereichen ein Motor- und

Fahrwerk-entsprechender hoher Standard erreicht. Es ist offensichtlich, daß bei der von Laverda eingeschlagenen Strategie der Preis der 500er über dem Durchschnitt liegen muß. Mit DM 6.680,- bewegt er sich dann auch an der oberen Grenze der 500-ccm- bzw. 50-PS-Klasse, kann aber bei dem betriebenen Aufwand nicht als überhöht bezeichnet werden. Übermäßige Stückzahlen werden mit der Laverda 500 nicht zu erreichen sein, doch im Kreis ähnlich teurerer europäischer Konkurrenten könnte sie eine Spitzenstellung einnehmen, wenn Zuverlässigkeit und Alltagsbetrieb das halten werden, was die Konstruktion verspricht. **Knut Briel**



Ein rundherum modernes Motorrad: Achtventil-dohc-Motor im verwindungssteifen Rohrrahmen.

Technische Übersicht: Laverda 500

Motor	Zweizyl.-Viertakt dohc
Zylinderbauart	Leichtmetall mit Gußlaufbahn
Bohrung	72 mm
Hub	61 mm
Hubraum	496,7 ccm
Verdichtung	8,6
Max. Leistung	34 RW (46 PS) bei 7800 U/min
Max. Drehmoment	—
Mittl. Kolbengeschw.	15,7 m/sec bei 7800 U/min
Vergaser	zwei Dell'Orto PHF 32,32 mm Ø
Kraftübertragung	
Primärtrieb	Zahnräder (2,65)
Kupplung	Mehrscheiben i. Ölbad
Getriebe	klauengesch., 6 Gänge
Sekundärtrieb	Rollenkette 5/8" x 3/8" (2,8)
Gesamtübersetzung	17,911/12,149/9,141/7,426/6,468/6,032
Elektrische Anlage	
Lichtmaschine	Bosch 12 V 150 W Wechselstrom
Zündanlage	Bosch, kontaktlos
Batterie	12 V 15 Ah
Zündkerze	Bosch X 260 T 2
Scheinwerfer	H 4 12 V 60/55 W, 160 mm Ø
Fahrwerk	
Rahmen	Einschleifen-Rohr.
Federung vorn	Marzocchi Teleg.
Federung hinten	Schwinge mit fünffach verstellb. Marzocchi-Federb.
Räder	
Bauart	Leichtmetall-Gußräder
Bereifung vorn	Pirelli 100/90 S 18
Bereifung hint.	Pirelli 100/90 S 18
Bremse vorn	hydr. Brembo
Doppelscheibenbremse	260 mm Ø
Bremse hinten	hydr. Brembo Scheibenbremse, 260 mm Ø
Füllmengen	
Kraftstoff	13,5 l
Motoröl	3,0 l
Getriebeöl	—
Gewicht	
Eigengewicht	171,5 kg
Max. Zuladung	183,5 kg
Preise	
Anschaffung	6680,- DM + NK
PS-Ersatzteilkorb*	—
Importeure	
Deutschland	Zweirad Röth 6149 Hammelbach
Österreich	Sulzbacher Linzer Straße 26, 4070 Eferding
Schweiz	Möri 3251 Lobsigen/Aarsberg