

11 16. Mai 1987 DM 4.50

Finnland Imk 16.-, Italien Lit 4500, Niederlande hfl 5.50, Österreich öS 37.- (inkl. MwSt.),
Spanien Ptas 380.-, Schweiz sfr 4.50.

Printed in Germany

E4973 D

MOTORRAD

Es geht um Ihren Kopf

Helmtest '87

Nicht nur für Einsteiger
80er Enduros im Vergleich

Kult um einen Koloß
12 Jahre Honda Gold Wing

Auf die
gemütliche
Tour

750er Chopper im Vergleichstest



Flucht aufs Land

Laverda betritt Neuland: Mit der OR 600 Atlas stellen die Italiener, ansonsten berühmt für kompromißlose Straßenmaschinen, ihre erste Reiseenduro vor.

Den Namen Laverda tragen seit langer Zeit nicht nur Motorräder, sondern auch Landmaschinen. Und obwohl die Motorraddivision kürzlich an eine Mailänder Finanzgruppe verkauft wurde, muß man sich in Breganze an diese Tradition erinnern haben, als man über eine Erweiterung des Zweiradangebots nachdachte.

Nicht etwa der lang erwartete Zweitakt-Dreizylinder oder gar der aufwendige Vierzylinder-Viertakter mit Wasserkühlung – beides durchentwickelte Prototypen – sollen für neuen Verkaufsschwung sorgen, sondern ein imposanter Landgänger: Die OR 600 Atlas, eine waschechte Reiseenduro.

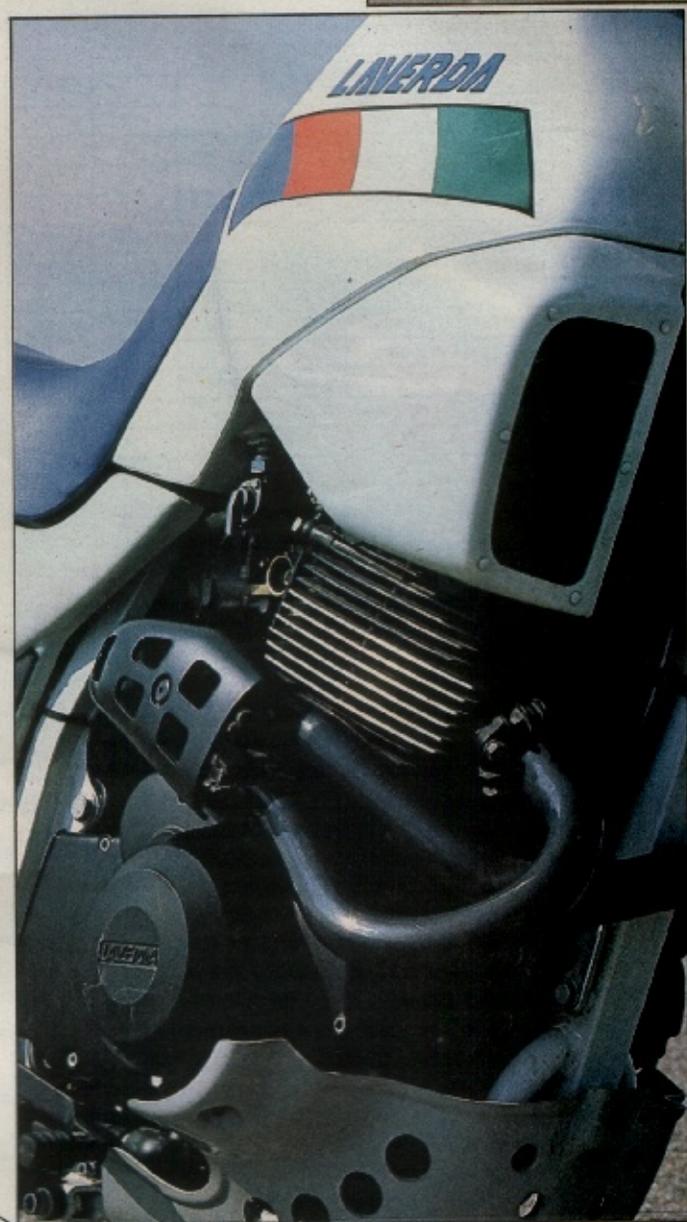
Diese Lösung versprach eindeutige Vorteile. Erstens expandiert der Enduromarkt auch in Italien stark, zweitens konnten die Entwickler auf ein seit Jahren bewährtes Triebwerk zurückgreifen. Jenen Vierventil-Twin mit 180 Grad Hubversatz nämlich, der 1975 in der 500er-Straßenmaschine debütierte und später in der 500 Formula getauften Renncup-Version mit rund 60 PS für Aufsehen sorgte.

Allerdings beließen es die Konstrukteure nicht bei einer einfachen Transplantation. Vielmehr veränderten sie das

Hub/Bohrung-Verhältnis durch Aufbohren der Zylinder und Einbau einer geänderten Kurbelwelle von ehemals 72 zu 60 auf nunmehr 76 zu 63 Millimeter. Entsprechend wuchs der Hubraum von 497 auf 572 Kubikzentimeter. Die neue Kurbelwelle rotiert im unveränderten Kurbelgehäuse, wie gewohnt in Rollenlagern.

Auch weiterhin treibt sie, um die bei einem Twin beträchtlichen Vibrationen zu mindern, über Zahnräder eine Ausgleichswelle an. Diese aber erfuhr eine Veränderung und trägt jetzt zwei um 180 Grad versetzte Ausgleichsgewichte. Tatsächlich gelang es so, die Schütteleien des Zweizylinders auf ein erträgliches Maß zu reduzieren, wenngleich er im Drehzahlbereich ab 4000/min deutliche Lebensäußerungen bis in die Griffe und die Fußrasten weitergibt.

Weil es bei einer Enduro manchmal langsam und dennoch mit hohem Leistungseinsatz vorangeht, versahen die Techniker den luftgekühlten 600er-Vierventiler sicherheits halber mit einem Ölkühler. Vom unter dem Hauptscheinwerfer sitzenden Kühler strömt der Schmierstoff zunächst einmal zum Zylinderkopf, von dort aus über eine außenliegende Leitung in Höhe der Zylinderfüße ins Kurbelgehäuse.



Überläufer: Der Laverda-Twin stammt aus der Straßenmaschine von 1975



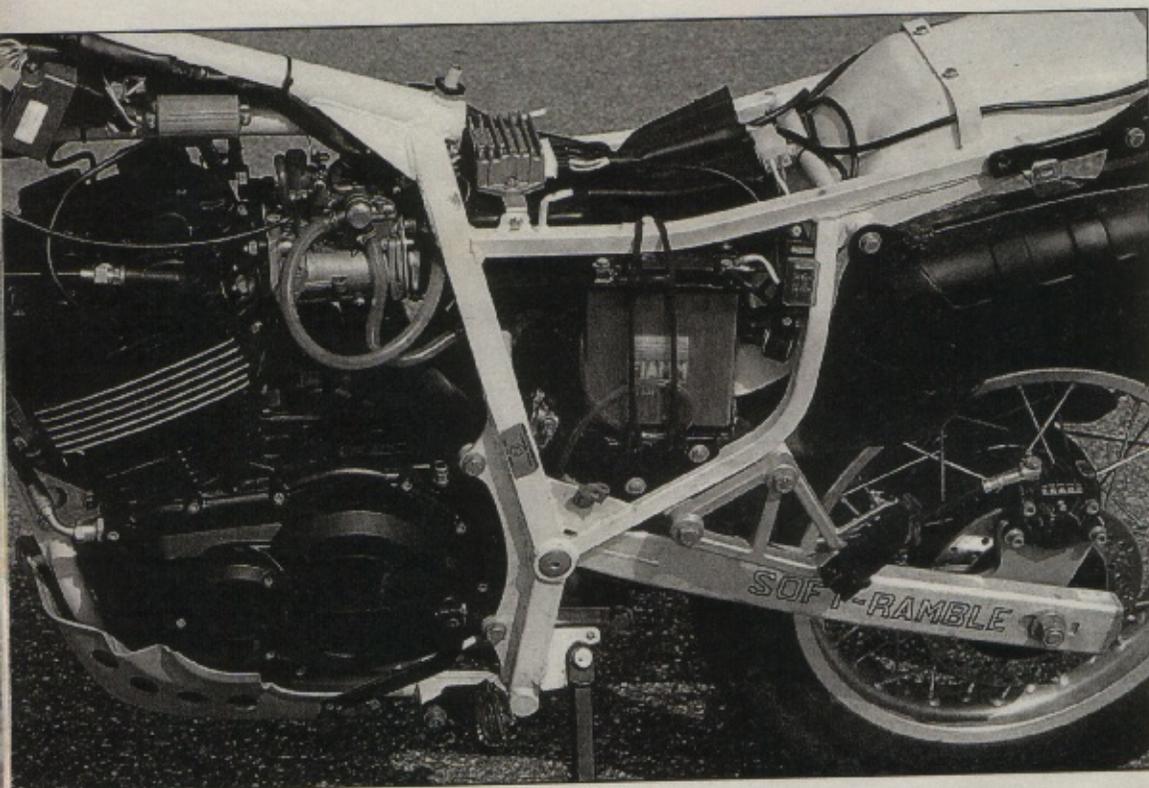
Laverda OR 600 Atlas: Test

Gegenüber diesen grundlegenden Änderungen wirken die anderen Modifizierungen fast schon wie Kosmetik. Trotzdem wird die Umwelt anerkennend registrieren, daß die Laverda dank eines schrägverzahnten Primärtriebs jetzt leiser läuft. Den Fahrer wird die Leichtgängigkeit der komplett überarbeiteten Kupplung freuen.

Besonderes Augenmerk verdient dann wieder der Verga-



Stämmige Figur: Laverda Atlas, 206 Kilogramm schwer



ser. Nicht wie bei der 500er über zwei Dellorto-Schiebervergaser, sondern über einen Doppelflachstromvergaser mit Beschleunigerpumpe von dem gleichen Hersteller atmet der Motor zündfähiges Gemisch ein.

Das imposante Stück stammt aus dem Automobilbau, versorgt normalerweise Alfa Romeo und läßt den Twin – im Gegensatz zur alten Anlage – im Leerlauf ruhig vor sich hin brummeln. Auch bei der Gasannahme und der Abstimmung im mittleren und oberen Drehzahlbereich kann der Dellorto überzeugen.

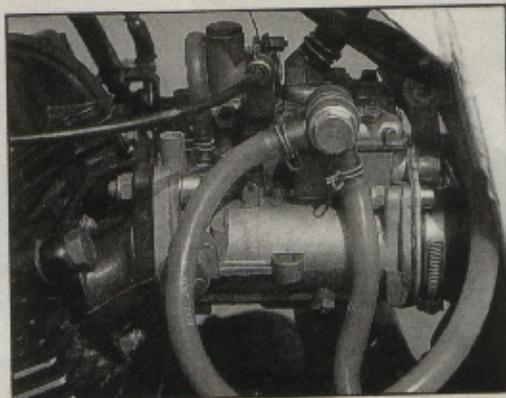
Neu berechnete Nockenwellen mit geringeren Ventilüberschneidungen und sanfteren Erhebungskurven sowie ge-

Standardprogramm: Die Verarbeitung der Atlas erinnert an japanische Machart. Durchdacht, sauberlackiert und vernünftig montiert

genüber dem 500er-Motor vergrößerte Ventile komplettieren die Umbaumaßnahmen an den Atemorganen der Atlas. Die Ventilquerschnitte wuchsen von 27 auf 29 beim Einlaß und von 24 auf 25 Millimeter beim Auslaß.

Bei allen Bemühungen gelang es den italienischen Technikern aber nicht, dem Twin die für Laverda typische Sportlichkeit auszutreiben. Eine vorsichtige Gashand entlockt ihm zwar auch unter 3000 Touren schon verwertbare Leistung, aber der erwartete satte Schlag bleibt aus.

Aus dem Drehzahlkeller kann es die Laverda jedenfalls nicht mit den großen Einzylindern oder der BMW R 80 G/S aufnehmen. Letztere ist ihr in diesem Bereich auch in der Laufkultur weit voraus: Die Laverda rappelt und poltert hoch in ▶



Vom Auto: Der Doppelvergaser arbeitet nach dem Flachstromprinzip und stammt vom Zulieferer Dellorto



Hinter Gittern: Das Werkzeug sitzt vor Langfingern gut geschützt unter der abschließbaren Gepäckbrücke

Laverda OR 600 Atlas: Test

jenen Drehzahlbereich, den sie wirklich mag. Und der beginnt etwa bei 4000 Kurbelwellenumdrehungen, dann stürmt sie voran und läßt sich selbst im sechsten Gang und bei zirka 150 km/h nicht vom roten Bereich des Drehzahlmessers (ab 8000/min) schocken.

Weil der Motor aber selbst bei solcher Hatz nie kraftlos wirkt, sollte der deutsche Importeur seine Ankündigung möglichst schnell wahr machen und alternativ zur jetzigen Sekundärübersetzung von 15 zu 40 Zähnen ein kleineres Hinterrad anzubieten.

Damit ließe sich nicht nur der Benzinkonsum der Atlas – sie verlangt bleihaltiges Super – noch weiter senken, es käme vor allem jenen Fahrern zugute, die sie sowieso fast nie auf kniffligen Pisten bewegen, sondern über den Asphalt fegen wollen. Ihre 206 Kilogramm vollgetankt, die dem Fahrer im Gelände noch allzuviel Mühe bereiten, läßt die flotte Zweizylinder-Enduro auf befestigten Straßen nämlich glatt vergessen.

Sie fällt zwar nicht gerade in Kurven, die notwendige Arbeit, um Schräglagenwechsel einzuleiten, hält sich jedoch in vertretbaren Grenzen. Vor allem aber bleibt die hochbeinigste aller Laverda immer erstaunlich stabil.

Ob schnelle Kurven oder enge Geschlängel, ob welliger oder glatter Belag – die einmal eingeschlagene Richtung verfolgt die Atlas ohne jede Wackelei. Sogar auf der Autobahn hält sie ihren Kurs für eine Enduro erstaunlich stur. Erst oberhalb von 140 Stundenkilometern kann sie stabilen Straßenmaschinen nicht mehr das Wasser reichen. Dann machen sich der aufrecht sitzende Fahrer und das riesige, hoch angebrachte Vorderradschutzblech als Windfänger bemerkbar und sorgen für eine leichte Unruhe um die Lenkachse.

Motor¹

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, quer zur Fahrtrichtung eingebaut, doch, je vier Ventile, rollengelagerte Kurbelwelle, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, mechanisch betätigt, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette, E-Starter.

Hubraum	572 cm ³
Bohrung x Hub	76 x 63 mm
Verdichtung	9
Nennleistung	37 kW (50 PS) bei 7500/min
Max. Drehmoment	49,8 Nm (4,9 kpm) bei 4800/min
Kolbengeschwindigkeit	bei 7500/min 15,75 m/s
Kraftstoffaufbereitung	Dellorto-Doppelvergaser Ø 32 mm
Zündung	Transistor
Lichtmaschinenleistung	300 Watt
Batterie	12 V/15 Ah

Fahrwerk

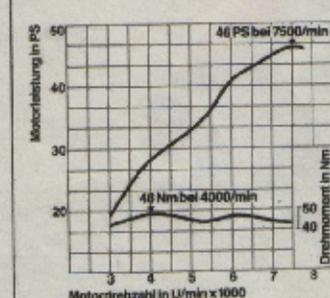
Einrohrrahmen aus Stahlrohren mit gegabeltem Motorunterzug, luftunterstützte Marzocchi-Teleskopgabel vorn, zentrales Federbein hinten mit Hebelsystem, Federbasis stufenlos verstellbar.

Lenkkopfwinkel	62 Grad
Radstand	1490 mm
Gesamtlänge	2280 mm
Lenkerbreite	800 mm
Standrohrdurchmesser	42 mm
Bremsdurchmesser	vorn/hinten 260/230 mm
Federweg	vorn/hinten 240/200 mm
Felgenreife	vorn/hinten 1,85 x 21,2,5 x 17
Bereifung	vorn/hinten Pirelli 90/90-S 21,5/10 S 17 MT 40
Scheinwerfer	55/50 W, H 4, Größe 100 x 160 mm

Maße und Gewichte

Sitzhöhe	860 mm
Nutzbare Sitzbanklänge	570 mm
Wendekreis	4630 mm

Leistungsmessung²



Der Atlas-Motor wird erst ab 4000/min. richtig munter, darunter tut sich nicht viel

Technische Daten und MOTORRAD

Testwerte: Laverda OR 600 Atlas

Gewicht vollgetankt	206 kg
Gewicht ohne Benzin	187 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	360 kg
Zuladung	154 kg
Tankinhalt	25 Liter
davon drei Liter Reserve	

Service-Daten¹

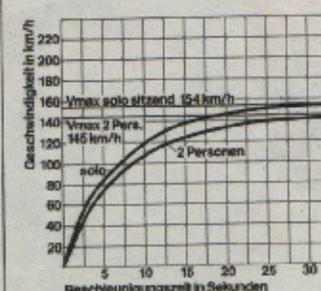
Serviceintervalle alle	4000 km
Ölwechsel alle	4000 km
Füllmenge	3 Liter
Zündkerzen NGK-D6 EA	
Elektrodenabstand	0,7 mm
Teleskopgabelöl	
Viskosität SAE W 10	
Ventilspiel (kalt) Einlaß/Auslaß	0,20/0,25 mm

Reifenluftdruck	
vorn/hinten	2,3/2,5 bar
ab 100 kg Zuladung	2,0 bar
Zusätzliche Reifenfreigaben (TÜV-Eintragung erforderlich): Metzeler Enduro 130/80-17 65 S (hinten)	

Meßwerte²

Höchstgeschwindigkeit	
solo sitzend	154 km/h
mit Sozius	145 km/h
Beschleunigung (zwei Personen)	
0-100 km/h	6,7 (8,7) s
0-140 km/h	16,9 (36,7) s
0-400 m	14,9 (16,3) s
0-1000 m	29,9 (32,6) s
Durchzugsvermögen	
im sechsten Gang (zwei Personen)	
60-140 km/h	21,9 (35,1) s

Beschleunigungswerte³



154 km/h mit 46 PS. Recht viel für eine hochbeinige Enduro mit aufrecht sitzendem Fahrer

Tachometerabweichung

Anzeige/offektiv	50/54, 80/76, 100/101, 130/126 km/h
Kupplungshandkraft	45 Newton
Verbrauch	5,9 Liter/100 km
Kraftstoff Super verbleit	
Mittlerer Testverbrauch	
Theoretische Reichweite	420 km
Minimaler Testverbrauch	5,2 Liter/100 km
Maximaler Testverbrauch	6,1 Liter/100 km
Ölverbrauch	im Test nicht meßbar

Lob und Tadel

- + Stabiles Fahrwerk
- + Drehfreudiger Motor
- + Sehr gute Armaturen
- + Gutes Licht
- + Wirkungsvolle Lenkerverkleidung
- Im unteren Drehzahlbereich schwacher Motor
- Mäßige Instrumentenqualität
- Sehr hohe Sitzposition
- Kein Kickstarter

Das fiel auf

- Erster Gang sehr kurz übersetzt
- Lackierung blättert im Innern des Tankstutzens ab
- Kein automatischer Steuerkettenspanner

Ausstattung und Preis

Lenkerverkleidung, Werkzeugtasche unter dem hochklappbaren Gepäckträger, Handprotektoren

Lieferbare Farbe
Weiß

Garantie

Sechs Monate oder 10 000 Kilometer

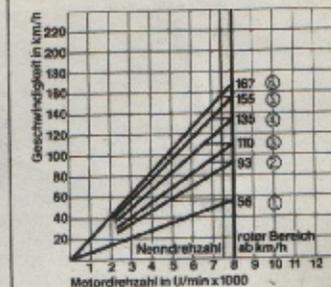
Preis 9990 Mark

Auslieferungspauschale 380 Mark

Importeur:

Moto Witt GmbH, Rheinanhafen, Halle 7, 5000 Köln 1

Gangdiagramm



Der sechste Gang hat Schoncharakter. Das Höchsttempo ist nur im fünften erreichbar

¹ Herstellerangaben; ² Meßbedingungen: 15 Grad, kein Wind; Meßort: Hockerheim; Motornummer: 1047

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

ist drunter!

Grand-Prix-Rennstrecke Misano. Zum 157. Mal passiert ein METZELER- Versuchsfahrer die Ziellinie...

Er dreht auf METZELER CompK-Reifen die schnellsten Runden, die dort jemals mit einer 750 cc Serienmaschine gefahren wurden. Er erprobt die Haftungskonstanz der CompK-Reifen – bis zur Abfahrsgrenze...

Diese Erprobung erbrachte den Beweis, daß es METZELER gelungen ist, eine Laufflächenmischung für die Endurance-WM zu schaffen, deren Haftung auch bei starker thermischer Einwirkung über lange Distanzen konstant bleibt.

Es besteht jetzt kein Zweifel mehr: CompK-Reifen verbinden bessere Haftung mit geringerem Verschleiß. Sie setzen neue Maßstäbe für Rennreifen mit Straßenzulassung. Sie werden allen Ansprüchen des Sports gerecht.

Besonders wichtig: Diese Reifen haften voll vom Start weg. CompK-Reifen brauchen keine Aufwärmrunde, um auf ihr hohes Haftungs-niveau zu kommen. Und sie behalten ihre Haftung unverändert auch über die mehr als 4000 Kilometer eines 24-Stunden-Rennens. Bisher waren mindestens 4 Hinterradreifen notwendig, um ein gefährliches Nachlassen der Haftung auszuschließen. Mit METZELER CompK-Reifen konnte diese Distanz erstmals mit einer Reifengarnitur bewältigt werden. Ein hervorragendes Ergebnis. Eines der Resultate aus dem Zusammenwirken von

- völlig neuartiger, höchst haftkonstanter und thermostabiler Laufflächenmischung,
- MBS-optimierter Karkasskonstruktion,
- idealer Laufflächenkontur,
- spezieller Profildgebung ME 33 Laser vorne, ME 1 hinten.

Mehr Sicherheit bei gesteigerter
Fahrleistung. METZELER CompK  -
Rennreifen mit Straßenzulassung.



METZELER



Laverda OR 600 Atlas: Test

Allerdings verfällt die Atlas niemals in besorgniserregende Labilität. Der Fahrer spürt nur recht deutlich, daß der Lenker im Hochgeschwindigkeitsbereich sensibler auf Längsrillen oder Luftwirbel überholter Lastwagen reagiert. Mutwillig eingeleitete Schlenker ignoriert sie nicht mehr so souverän wie noch bis zirka 140 km/h Geschwindigkeit.

Trotzdem: Das Atlas-Fahrwerk gehört unter allen Groß-Enduros sicher zu den stabilsten.

Diese Grundstellung zu verändern, dürften sich Laverda-Besitzer allerdings sowieso scheuen, denn sowohl die Muttern am Federbein als auch die Ventile am oberen Ende der Gabelstandrohre sind nur mit Gummifingern und viel Mühe zu erreichen.

Auf einen italienischen Zulieferer vertrauen die Laverda-Männer auch bei den Bremsen. Sowohl die vordere Doppelkolbenzange als auch die hintere Bremszange stammen von Brembo und lassen sich ordentlich dosieren. Allerdings läßt die vordere Anlage, die eine schwimmend gelagerte Schei-

Laverda baut seit langem auch Landmaschinen. Anscheinend hat man sich an diese Tradition erinnert und die Atlas gebaut

Zur Zeit liegen nur die neue Kawasaki KLR 650 und die Honda Transalp noch sturer auf der Straße.

Die Hauptverantwortung für das beruhigende Fahrverhalten trägt der stabile Einrohrrahmen. Unter einem Rückgrat aus zwei Rundrohren umschließt eine Konstruktion aus teils eckigen, teils runden Stahlrohren den Motor. Das ganze Gebilde wirkt sauber und solide verarbeitet, Knotenbleche an den neuralgischen Punkten weisen aus, daß sich seine Entwickler der hohen Belastungen, die bei einer Enduro durchaus auftreten können, bewußt waren.

Und auch die hohen Komfortansprüche der Enduristen respektierten sie: Eine Marzocchi-Gabel mit 41 Millimeter starken Standrohren und ein Federbein vom selben Hersteller am hinteren Hebelsystem lassen sich von keinerlei Unebenheiten zum Durchschlagen bewegen. Ohne Luftunterstützung vorn und mit geringster Federvorspannung hinten vermitteln sie ausreichenden Komfort.

be verzögert, einen genau definierten Druckpunkt vermissen.

Bei der Ausstattung mischen sich ebenfalls Licht und Schatten: Den sehr guten Armaturen und dem hellen Fahrlicht stehen ein Tacho, der mal voreilt und mal hinterherläuft, und ein Drehzahlmesser, der schneller als der Motor ist, gegenüber. Die auch für Zweipersonenbetrieb ausreichend lange Sitzbank verhärtet sich nach 200 bis 300 Kilometern Fahrt unangenehm.

Aber mit solchen Kleinigkeiten können Laverda-Fans ungerührt umgehen. Auch Marken-Umsteiger sollten sich davon nicht allzusehr schrecken lassen. Immerhin ist die Atlas die erste Enduro mit Sportmotor, ein agiles Straßenmotorrad mit gemäßigten Geländeambitionen. Und das zu einem durchaus konkurrenzfähigen Preis.

Tourer und Bummelanten sollten aber die Finger von ihr lassen: Eine giftigere Landmaschine gab es noch nie.

Fred Siemer