



# Touren- fahrer

N 1227 F

**6/87**  
**Nov./Dez.**

DM 6,80  
sfr. 7,-/SS 58,-  
Lire 7000,-/Ptas. 600,-  
Esc. 650,-

**MOTORRAD  
REISEN**

Reportagen · Test · Technik

Um Klassen besser

**Neue BMW R 80 GS  
und R 100 GS**

Reportagen

**Champagne  
Andalusien  
Nahe Osten**



600er Edel-Enduro

**Laverda Atlas**

Mit Jewell-Luxus-Boot

**California III-Gespann**

Classic Bikes

**Norton und  
Matchless**

Wunder oder Scharlatanerie?

**Gore-Tex im Praxistest**

Neue Kardan-Honda mit 650 ccm  
und Einarmschwinge · Suzuki  
1100 mit Motor-Scheibe

## Motorräder

Laverda OR 600 Atlas	22
Yamaha XV 1000 Virago	26
BMW R 80 GS / R 100 GS	17
Suzuki GSX 1100 F	90
Comeback der Engländer	64

## Gespanne

California III mit Jewell-Boot von Walter	30
BMW-Enduro-Gespann	8
Neue Gespanne	92

## Reisen

Champagne: Wo der Schampus wächst	10
Andalusien: Den Mauren auf der Spur	36
Syrien/Jordanien/Ägypten: Durchs Morgenland	54
Tips für Winterreisen	7

## Ausrüstung

Protektoren-Kombis	68
Gore-Tex im Praxistest	72
Zubehör/Bekleidung	83

## Technik:

Maschine einwintern	82
---------------------	----

Touring News	87
--------------	----

Leserbriefe	5
-------------	---

Kalender Nov./Dez.	50
--------------------	----

Reisepartner/ private Kleinanzeigen	76
--	----

Glosse/Cartoon	84
----------------	----

Bücher/Impressum	86
------------------	----



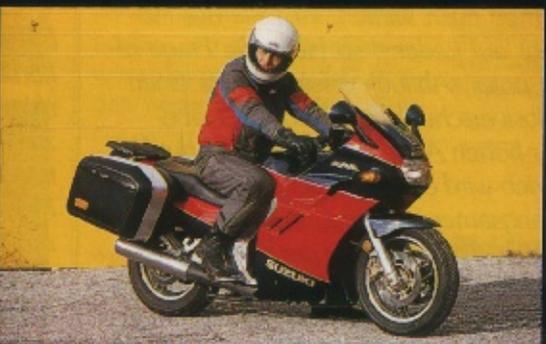
Die Türkei, Syrien, Jordanien, Israel und Ägypten durchquerte ein TF-Leser auf einer 19.000 Kilometer langen Reise. Sein Erlebnisbericht beginnt auf Seite 54.



Die besinnliche und genussvolle Herbsttour führt durch das Weinanbaugebiet der Champagne, wo sich unser Mitarbeiter in die Geheimnisse des edlen Saftes einweisen ließ. Reportage ab Seite 10.



Die Laverda Atlas überraschte durch ihr hervorragendes Fahrwerk. Wie sich die 50 PS starke Enduro im Touren-Test schlug, lesen Sie ab Seite 22.



Die Verkleidungsscheibe der neuen Suzuki GSX 1100 F lässt sich elektrisch verstellen. Komfort ist Trumpf bei der neuen Touren-Suzie. Erste Eindrücke ab Seite 90.



Moto Guzzis Edel-Tourer, die California III rüstete Walter mit einem Jewell-Boot aus. Der Test beginnt auf der Seite 30. Weitere Gespanne auf Seite 92.

# Laverda OR 600 Atlas: Fein gewürzter Twin

Ein Außenseiter zieht nach: Die vornehmlich durch sportliche Straßenmaschinen bekannt gewordene Marke Laverda setzt nun auch auf Enduro-Tourer. Ob die OR 600 Atlas den etablierten Konkurrenten Paroli bieten kann, prüfen wir in einem Touren-Test auf Straßen und Pisten der Pyrenäen.

Weniger scheinen als Sein, jene vornehme Kunst, auch Understatement genannt, ist nicht gerade eine italienische Tugend. Auch keine, die den Motorrädern aus Italien eigen ist. Sie sind vielmehr laut und nicht selten bunt, ganz so wie das Leben jenseits der Alpen. Auch die Laverda OR 600 Atlas ist nicht gerade ein farbloser Leisetreter. Trotzdem kann man ihr das Understatement nicht absprechen.

Denn kaum ein Außenstehender tippt beim ersten Augenschein auf einen Zweizylinder. Vielmehr vermutet man hinter den schwarzen Kühlrippen des kompakten Motors lediglich einen Zylinder. Zwei Auspuffkrümmer hat schließlich fast jeder Eintopf – für jedes Auslaßventil einen.

Doch in der Tat wird die Atlas von einem viertaktenden Zweizylinder angetrieben, was einem spätestens beim Fahren klar wird. Hier poltert und ächzt kein Single vor sich hin, in der vergeblichen Mühe, die im Prospekt versprochenen 43 oder 44 PS abzuliefern, hier geht ein Twin mit flinken 50 Pferdestärken zur Sache.

76 mm Bohrung und 63 mm Hub ergeben einen Hubraum von 572 ccm. Der Kenner vermutet richtig, daß sich dahinter kein Dampfhammer verbergen kann. Drehzahlorgien sind aber nicht unbedingt notwendig. Dank kurzer Übersetzung (sechs Gänge stehen zur Verfügung) und sauberer Vergaserabstim-

mung kommt man mit 3.500 bis 5.000 Touren flott voran. Unter 2.500 U/min spielt sich allerdings nichts mehr ab und das richtige Feuerwerk wird

erst ab 7.000 Umdrehungen gezündet. Dann zeigt die Atlas fast allen anderen Enduros, wohin der Schotter führt.

160 km/h Spitze sind unter allen Bedingungen erreichbar. Dabei wird der rote Drehzahlbereich selbst im sechsten Gang erreicht, was aber keinesfalls beängstigend ist, da die Farbmarkierungen im Tacho laut Aussage des Importeurs nicht relevant sind. Die relativ geringe Kolbengeschwindigkeit von 15,8 m/s bei Nenndrehzahl 7.500 bestätigt dies.

Mit dem Drehmoment von knapp 50 Nm lassen sich nicht gerade Bäume ausreißen. Zum Vergleich: Die Honda Transalp bringt es immerhin auf 52 Nm, und die Kawasaki KLR 650 produziert mit nur einem Zylinder fast 55 Nm. Den eher sportlichen Charakter hat der Twin ganz offensichtlich von der 500er Straßen-Laverda geerbt; auf ihr basiert nämlich das Triebwerk. Durch größere Bohrungen und eine andere Kurbelwelle entstand der neue 572 ccm-Motor.



Er wird von zwei obenliegenden Nockenwellen gekrönt, die über Tassenstößel jeweils zwei Einlaß- und Auslaßventile betätigen. Diese Technik erfordert zwar etwas Aufwand beim Justieren, sorgt aber auch auf mindestens 10.000 Kilometern für ein konstantes Ventilspiel.

Gleich zwei Ausgleichswellen sollen dem luftgekühlten Motor Laufkultur beibringen. Sie werden von Zahnradern angetrieben und verrichten ihre Arbeit durchaus zufriedenstellend. Jedenfalls



**Der Zweizylinder-Motor der Atlas wurde aus dem 500er Straßemotor entwickelt. Die insgesamt acht Ventile werden über zwei obenliegende Nockenwellen und Tassenstößel betätigt. Ungewöhnlich: Der Ölkühler ist unter dem Scheinwerfer platziert. Das handliche und sehr stabile Fahrwerk verschafft der Laverda eine Spitzenstellung unter den Touren-Enduros.**

schüttelt der 180-Grad-Twin nicht wie manch klassisches Vorbild. Und auch bei höheren Drehzahlen spürt der Fahrer nur mäßige Schwingungen. Daß die Atlas dem einen oder anderen Testfahrer doch bisweilen auf die Nerven ging, lag vielmehr an der Geräuschkulisse. Vor allem im mittleren Drehzahlbereich wurde der dezente Auspuffsound vom »Schrammeln« des Motors übertönt. Bisweilen hatte man das Gefühl, auf einem klappernden Zweitakter zu sitzen.

Der Zuverlässigkeit und Standfestigkeit tat dies allerdings keinen Abbruch. Ohne Ölverbrauch verkraftete die Laverda stundenlange Klettertouren genauso wie Autobahn-Tagesetappen. Der unkonventionell unter dem Scheinwerfer angebrachte Ölkühler erfüllt also seinen Zweck.

Mit typisch italienischer Umweltignoranz verlangt die Atlas stets nach bleihaltigem Super, das sie aber sehr sparsam verbrennt. Mit 5,6 Litern pro 100 Kilometer erzielten wir exakt den vom Importeur angegebenen Durchschnittsverbrauch. Dabei läßt sich der Konsum beim gemütlichen Endurowandern durchaus unter fünf Liter drücken, so daß mit dem 25-Liter-Tank Reichweiten von knapp 500 Kilometern möglich sind, für 400 reicht es allemal.

Bei der Gemischaufbereitung geht Laverda einen unkonventionellen Weg. Statt zwei Vergasern kommt ein aus dem Automobilbau stammender Doppelvergaser zum Einsatz. Er versorgt beide Zylinder. Unsere Testmaschine sprang stets sehr gut mittels Elektrostarter an. Einen Kickstarter gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

Die für diese Hubraumklasse ungewöhnlichen sechs Gänge werden dem Sport-

## TOUREN-TEST

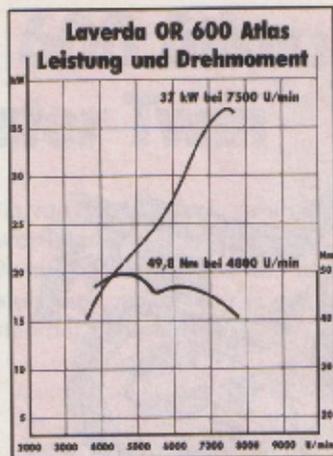
charakter gerecht. Man kann aus Tourenfahrersicht darüber lamentieren oder sich ganz einfach über den relativ kurzen ersten Gang und über den sechsten Schon-Gang freuen.

Vom Antriebsritzel, das übrigens auf der rechten Seite liegt, wird die Kraft über eine O-Ring-Kette ans Hinterrad übertragen. Dieses läuft auf einem breiten Schlauchreifen der Dimension 5.10-S-17. Womit wir schon beim Fahrwerk angelangt wären, bei dem Laverda aus dem Baukasten italienischer Zulieferer nur die feinsten Zutaten eingesetzt hat.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Die OR 600 Atlas gehört zu den fahrstabilsten und trotzdem handlichsten Enduros ihrer Klasse. Hinzu kommen Offroad-Qualitäten, die knapp hinter Yamaha XT 600 und Honda XL 600, aber deutlich vor Transalp, Kawasaki KLR 650 oder Suzuki DR 600 einzuordnen sind.

Die Fahrwerksgeometrie verrät, daß an den fernöstlichen Konkurrenten Maß genommen worden ist. Die Hinterradaufhängung mit einem progressiv arbeitenden Monoshock-System gehört mittlerweile zum Standard der Super-Enduros. Die »Soft-Ramble« genannte Laverda-Konstruktion stützt sich auf ein DeCarbon-Gasdruck-Federbein, das mit Schraubenschlüssel und Geduld stufenlos vorspannbar ist, und auf eine in Nadeln gelagerte Kastenschwinge. Seine Leistung ist unter allen denkbaren Bedingungen überzeugend. Der »Sanfte Wanderer« spricht weich an und schlägt niemals durch.

Die massive Marzocchi-Gabel (42 mm Standrohrdurchmesser) schluckt alles, was dem 21-Zoll-Vorderrad in den Weg kommt – 240 mm Federweg stehen dazu zur



**50 PS leistet der luftgekühlte Twin bei 7.500 Umdrehungen. Das maximale Drehmoment von knapp 50 Nm wird bei 4.800 U/min erreicht.**

### Technische Daten Laverda OR 600 Atlas

**Motor:** Leistung 37 kW (50 PS) bei 7500 U/min, maximales Drehmoment 49,8 Nm bei 4800 U/min, Hubraum 572 ccm, Bohrung x Hub 76 x 63 mm, Verdichtung 9:1, luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihen-Motor, vier Ventile pro Zylinder, über zwei obenliegende Nockenwellen gesteuert, ein Doppelvergaser mit 32 mm Durchlaß, Transistor-Zündung, 300-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 Volt/15 Ah, Elektro-Starter

**Kraftübertragung:** Mehrscheibenkupplung im Ölbad, 6-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb über O-Ring Rollenkette

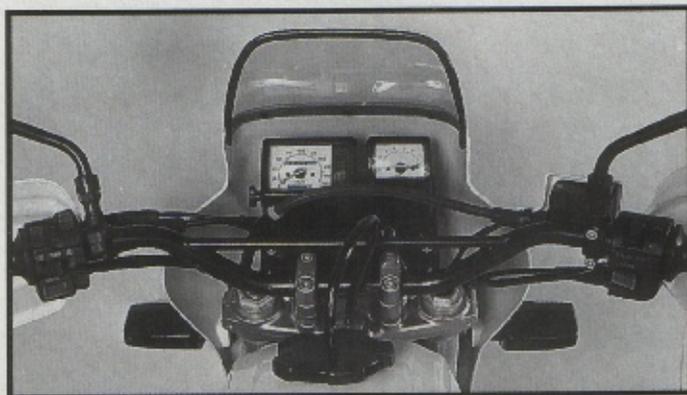
**Fahrwerk:** Einschleifen-Rohrrahmen mit zwei Motor-Unterrügen, vorne luftunterstützte Teleskopgabel, hydraulisch gedämpft mit 240 mm Federweg, hinten Stahlkastenschwinge mit zentralem Federbein und progressivem Hebelsystem, 200 mm Federweg, Radstand 1490 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Stahlspeichen-Aluminiumfelgen, Bereifung vorne 90/90-21, hinten 5.10-17, vorne schwimmend gelagerte Scheibenbremse mit Vierkolben-Zange und 260 mm Durchmesser, hinten schwimmend gelagerte Scheibenbremse mit Doppelkolben-Zange, 230 mm Durchmesser

**Maße und Gewichte:** Leergewicht fahrbereit 205 kg, zulässiges Gesamtgewicht 360 kg, Sitzhöhe 860 mm, Tankinhalt 25 Liter, Testverbrauch 5,6 Liter verbleites Superbenzin

**Höchstgeschwindigkeit:** 160 km/h

**Preis:** 10.370,- DM inkl. Fracht

**Wartungsintervalle:** Inspektionen alle 4000 Kilometer



**Während die Schalter hervorragend sind, bieten die winzigen Instrumente ein eher klägliches Bild. Die Vierkolben-Scheibenbremse packt kraftvoll und gut dosierbar zu. Gepäckprobleme löst die Firma Becker mit einem speziell angepassten Kofferhalter, der über die Laverdahändler erhältlich ist.**



Verfügung. Spielereien mit der Luftunterstützung erübrigen sich daher im Test. Wir beließen es bei Null bar.

Der Einschleifen-Rohrrahmen wird unter dem Motor von zwei Unterzügen geschlossen. Eine stabile Sache. Jedenfalls läuft die Atlas auch bei Höchstgeschwindigkeit und mit Koffern exzellent geradeaus, läßt sich selbst auf extrem schlechten Straßen nicht aus der Ruhe bringen.

Trotz der langen Federwege halten sich die Lastwechselreaktionen in Grenzen. Derart gerüstet kann man mit der Laverda mühelos um die Kurven wetzen, so daß sich die vier Zentner Gewicht gar nicht bemerkbar machen. Auch wenn der Koloß recht hochbeinig aussieht, sein Schwerpunkt ist keinesfalls sehr hoch angesiedelt.

Dank der langen Gabel und des hohen Lenkers sitzt man trotz der 86 cm Sitzhöhe »in der Maschine«, vor sich den hoch bauenden Plastiktank. Dieser ist ebenso wie die beiden Seitendeckel aus extrem bruch- und stoßsicherem Kunststoff gefertigt, der auch härterer Beanspruchung im Gelände standhält.

Überhaupt macht das gesamte Motorrad einen äußerst soliden Eindruck. In dieses Bild fügen sich auch die hervorragenden Scheibenbremsen, mit denen die Atlas endgültig zum ungekrönten Bergkönig wird. Gleich vier Kolben nehmen die vordere Scheibe von beiden Seiten in die Zange.

Auch die sonstige Ausstattung kann sich sehen lassen. So stellen zum Beispiel die Schalter das momentane Nonplusultra im Motorradbau dar. Dabei handelt es sich um sinnvolle Weiterentwicklungen der besten japanischen Armaturen. Nur die mickrigen, eckigen Instru-

mente werden dem hochwertigen Anspruch nicht gerecht.

Sehr pfiffig ist die Idee mit den variablen Fußrasten: Unter den abnehmbaren Gummis befindet sich gezacktes Metall, auf dem die Stiefel auch im Gelände guten Halt finden. Selbst bei den Japanern noch kein Standard: Das Zündschloß fungiert gleichzeitig als Lenksperre.

Wer angesichts dieser Qualitäten Lust bekommt, mit einem Outsider auf Tour zu gehen, braucht auch das Gepäck nicht zu Hause zu lassen. Speziell für unseren Touren-Test hat die Firma Becker einen stabilen Rohrträger gebaut, der ab sofort für die Atlas lieferbar ist. Die serienmäßige Gepäckbrücke aus Kunststoff bleibt am Motorrad. Sie läßt sich hochklappen, da sich darunter eine geräumige Werkzeugtasche befindet. Als absolut tourentauglich erwies sich auch die Seitenstütze. Auf einen Hauptständer muß man allerdings verzichten.

Betrachtet man den Preis von 10.370,- DM inklusive Frachtkosten, so errechnet sich schnell ein Aufschlag von rund 1.800,- DM gegenüber den japanischen Touren-Enduros, die aber mit Ausnahme der Transalp bisher nur einen Zylinder bieten. Neben den zwei Zylindern, den daraus resultierenden hohen Fahrleistungen und dem individuellen Touch bietet die Laverda OR 600 Atlas vor allem ein erstklassiges Fahrwerk, eine sehr gute Verarbeitung und eine gute Ausstattung.

Wie man sieht, ist Understatement also noch immer eine noble Eigenschaft. Jedenfalls kann die Atlas einiges mehr, als man ihr beim ersten, oberflächlichen Kennenlernen zutraut.

Reiner H. Nitschke

## Eignungstest Laverda OR 600



### LANDSTRASSE:

Mäßiger Durchzug aus niedrigen Drehzahlen, lauffruhig, handlich, gute Federung

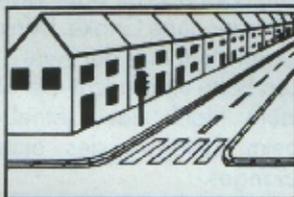
**GUT**



### BERGSTRASSE:

Sehr gutes Handling, sehr gute Bremsen, drehfreudiger Motor, mäßiger Durchzug

**GUT**



### STADTVERKEHR:

Sehr gutes Handling, ruhiger Motorlauf bei niedrigen Drehzahlen, guter Seitenständer

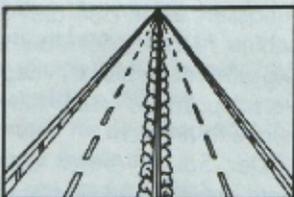
**GUT**



### SCHOTTERPISTE:

Gutes Handling, neutrales Fahrverhalten, sehr gute Federung, mäßiger Durchzug

**GUT**



### AUTOBAHN:

Sehr guter Geradeauslauf, hohe Leistung, geringer Verbrauch, sehr gute Reichweite

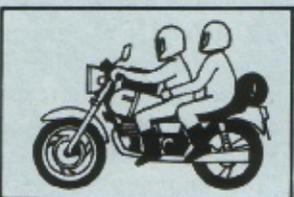
**GUT**



### SPORTLICHE FAHRWEISE:

Handliches und neutrales Fahrwerk, geringe Lastwechselreaktionen, gute Bremsen, hohe Leistung

**SEHR GUT**



### SOZIUSTAUGLICHKEIT:

Sehr gute Federung, gute Sitzposition, Abwertung wegen der sehr geringen zulässigen Zuladung

**MANGELHAFT**