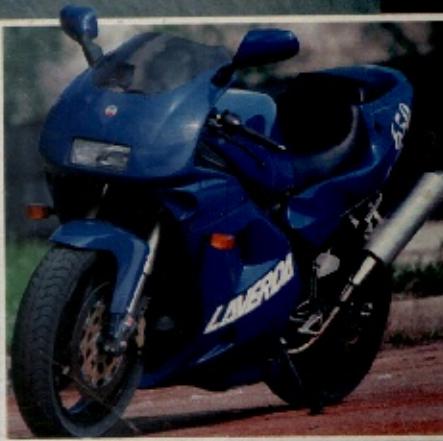


MOTORRAD

ERLEBNIS PUR

Erster
Fahrbericht
Laverda
650



Enduro-Test
Suzuki DR 650 R

Klassik-
Report
Moto Guzzi
750 S

Gebrauchtkauf
Yamaha FZ 750

Reportage:
Besuch beim

JOE BAR TEAM



Erster Test
**Ducati 900
Superlight**

Grand Prix Italien



TEST & TECHNIK

Fahrbericht Laverda 650



Fitgespritzt

Die Benzineinspritzung ist ein beliebtes Stärkungsmittel in der italienischen Motorrad-Industrie. Jetzt hat MOTORRAD die Laverda 650 damit erwischt.

Von Roland Brown (Text und Fotos)



Wenn Doping im Motorradbau verboten wäre, müßte nach Ducati, Bimota und Moto Guzzi nun schon die vierte italienische Motorradmarke auf die Strafbank: Nuova Moto Laverda S.p.A. hat ihrem jüngsten Sproß, der 650, eine Spritzenkur verschrieben.

Dem jüngsten Sproß? Richtig: Laverda ist zurück in der Szene. Und was sich liest wie Kinder-Doping, ist eine ganz legitime Roßkur: Die elektronisch geregelte Benzineinspritzung von Weber-Marelli sorgt in der Laverda 650 für eine optimale Leistungsausbeute des Triebwerks.

Domenico Zanini, Direktor der finanziert starken Zanini-Anlageberatungs-Gruppe, hat Laverda vor gut einem Jahr gekauft. Aber keineswegs bloß aus finanziellen Erwägungen: „Der Kauf von Laverda war für mich nicht nur eine geschäftliche Entscheidung, sondern eine Sache des Herzens.“

Die Herzens-Angelegenheit wird die Zanini-Gruppe in den nächsten drei Jahren 26,5 Millionen Mark kosten. Soviel will Zanini in die neue Laverda-Fabrik in Bassano del Grappa, in neue Modelle und modernes Marketing investieren.

Bis dahin aber beherbergt ein unscheinbarer Schuppen auf dem alten, verwaisten Werksgelände in Breganze Laverdas Zukunft. Gianluca Lanaro, der neu bestallte Verkaufs- und Marketing-Direktor, öffnet ein Paar in rostigen Angeln knarrende Türen

flügel, hinter denen ein kleines, kompaktes Motorrad zum Vorschein kommt. Unter seiner königsblauen, rensportlich geschnittenen Verkleidung verborgen sich ein Leichtmetall-Brückengerüst und – vor allem – das Triebwerk, das Laverda den Weg zurück in die Zukunft weisen soll.

Eine etwas fremdartige Mischung aus alt und neu: ein luft-/ölgekühlter, exakt 668 cm³ großer, gegenläufiger Twin mit einer Ausgleichswelle, in dessen komplett neu gezeichnetem Zylinderkopf vier Ventile pro Zylinder das von der elektronisch gesteuerten Weber-Marelli-Einspritzanlage feindosierte Gemisch ver- und entsorgen. Stramme 70 PS bei 8500 Touren verspricht Laverda für den angeblich bereits nach sämtlichen ECE-Normen homologierten Twin.

Die Wurzeln dieses Triebwerks reichen über die 573 cm³ große Laverda-Enduro OR 600 Atlas von 1989 zurück bis zur Laverda 500 SFC von 1980. Warum jetzt auch Nuova Laverda sich dieses schon klassischen Motors bedient, statt gleich ein völlig neues Triebwerk zu entwerfen, erklärt Lanaro so: „Das hätte uns zwei zusätzliche Jahre gekostet.“ Und der Chefingenieur Angelo Ferrari fügt hinzu: „Wir haben den Twin so stark überarbeitet, daß er ohnehin praktisch einen neuen Motor darstellt. Im Inneren ist kein einziges Bauteil mehr mit dem früheren identisch.“ Das Schmierungssystem mit jetzt zwei Ölpumpen –

Fahrbericht Laverda 650

eine für den Schmierkreislauf, eine für die Öl Kühlung, ähnlich dem Suzuki-System – ist tatsächlich genauso neu wie die Kurbelwelle, die Kupplung und das Getriebe.

Bei der ersten Sitzprobe macht sich der unter dem Fahrersitz montierte 15-Liter-Benzintank aus Aluminium durch einen niedrigen Gesamtschwerpunkt angenehm bemerkbar. Unter der Tankattrappe der Laverda 650 befindet sich fast nur Luft: der große, lärm dämmende Luftfilterkasten nämlich, aus dem der Motor die Verbrennungsluft ansaugt.

Die Atemgeräusche des Gegenläufers halten sich denn auch stark in Grenzen, als er

seine Arbeit aufnimmt. Der Antritt des Motors ist unauffällig, für einen 650er Zweizylinder aber kräftig. Ab 3000/min nimmt er selbst im sechsten Gang sauber Gas an – und ab 5500/min geht die Post ab. Etwas stärkere Vibrationen ab 7500 Umdrehungen zeigen nur an, daß die Kolben jetzt vollauf damit beschäftigt sind, den Verbrennungsdruck in Vortrieb umzuwandeln. Erst der rote Bereich auf dem Drehzahlmesser macht dem Schub bei 9500/min ein Ende. Dann aber werden im sechsten Gang auch bereits 220 km/h auf dem weißen Veglia-Tacho angezeigt.

Begünstigt werden die prahlenden Fahrleistungen durch die Kompaktheit der 650er. Sie wirkt aus der Fahrerperspektive wie ein 250er Zweitakter. Und

so fährt sie sich auch: Der kleinste Zug am Lenker genügt, die 650 in die wildesten Schräglagen zu werfen. Die mit Pirelli MP 7 Sport bereiften Marchesini-Guhräder scheinen sich dabei am Asphalt festzu saugen. Kein Wunder: Die angenehm straff gedämpften Federelemente von White Power mit einer Upside-down-Gabel vorn und einem hydraulisch in der Federbasis einstellbaren Federbein hinten, das in der Serie als Extra angeboten werden soll, sind jede Mark wert, die sie kosten. Müssen sie auch sein, denn nicht nur Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit und Schräglage, auch die beiden 320 Millimeter großen Brembo-Bremsen mit Goldline-Vierkolben-Sätteln verlangen dem Fahrwerk alles ab.

So viel Edelmetall auf einem Haufen kann nicht billig sein. Karl-Jörg von Herz von Moto Witz, dem deutschen Laverda-Importeur, schätzt die Laverda 650, die 1992 zunächst in 500 Exemplaren gebaut werden soll, als „ungefähr so teuer wie eine Ducati 900 Supersport“ ein. Das wären immerhin rund 19 000 Mark.

Wenn's aber ein Einspritz-Vierventiler von Ducati sein sollte, wären sofort über 27 000 Mark fällig – denn soviel kostet eine 851. Dann lieber doch „Klasse statt Masse“: Schließlich hat ja auch der smarte Carl Lewis vor zwei Jahren im 100-Meter-Sprint am Ende die olympische Goldmedaille zugekannt bekommen – und nicht Ben Johnson, der hochgedopte Muskelprotz. □

LAVERDA 650

Motor

Luft-/Ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, Hubzapfenversatz 180 Grad, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, Bohrung x Hub 78,5 x 69 mm, Hubraum 668 cm³, Verdichtungsverhältnis 11:1, Nassumfang-Druckumlaufschmierung mit zwei Ölumpen und zwei Öl Kühlern, elektronisch gesteuertes Weber-Marelli-Motormanagement mit Saugrohreinspritzung und integrierter Zündung, Nennleistung 70 PS (52 kW) bei 8900/min, Batterie 12 V/18 Ah, Drehstromlichtmaschine 300 Watt, Primärantrieb über Zahnräder, Mehrscheibenkopplung im Ölbad, Sechsganggetriebe, D-Ring-Kette.

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium-Profilen, White Power-Upside-down-Ga-

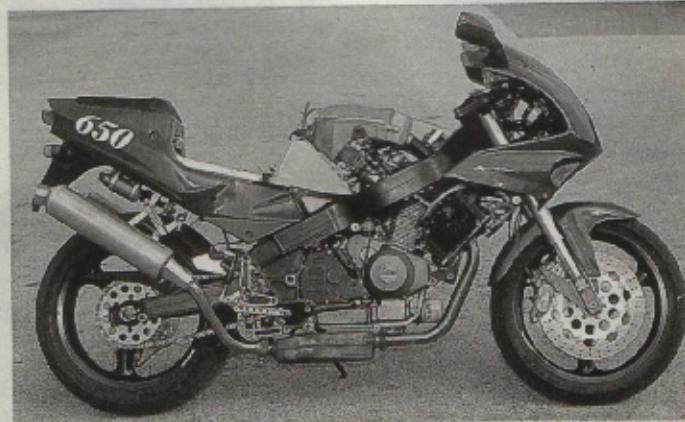
bel, Tauchrohrdurchmesser 40 mm, Schwinge aus Aluminium-Legierung, über Hebelsystem und White Power-Zentralfederbein angelenkt, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Nachlauf 111 mm, Radstand 1400 mm, hohlgossene Dreispeichenräder aus Aluminium-Legierung von Marchesini, Bereifung vom 120/70 ZR 17, hinten 170/60 ZR 17, vorn zwei schwimmend gelagerte Bremsscheiben mit Brembo-Vierkolbenfestställen, Ø 320 mm, hinten Bremsscheibe mit Brembo-Zweikolben-Festsattel, Ø 245 mm.

Maße und Gewichte

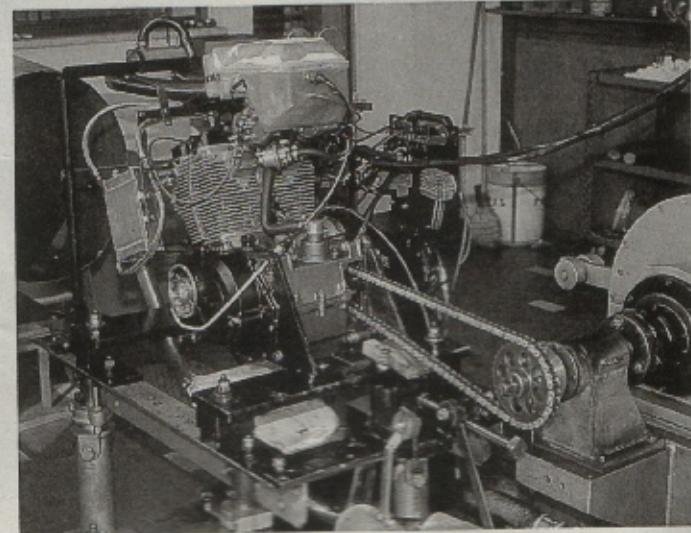
Gewicht fahrfertig zirka 190 kg, Tankinhalt 15 Liter.

Importeur in Deutschland

Moto Witz GmbH,
Industriestraße 53 A,
5047 Wesseling-Berzdorf



Der Tank steckt vor und unter dem Sitz. So ist über dem Motor Platz für die Weber-Marelli-Benzineinspritzung



Auf dem Prüfstand überstand der gegenläufige, luft-/Ölgekühlte Twin klaglos 130 Stunden Dauervollgas