

TEST & TECHNIK

Test Laverda 650 Sport



KERN FUSION

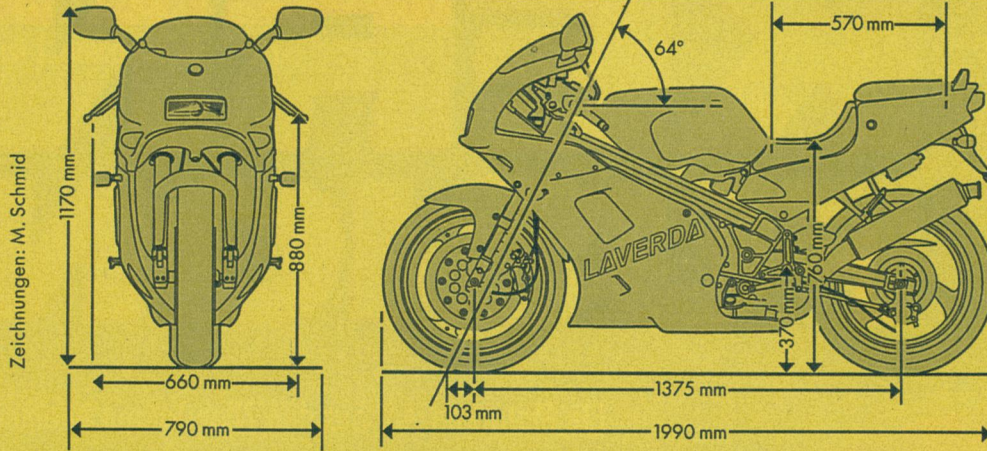
Ein Motorkonzept aus den 70er Jahren in einem modernen Leichtmetallfahrwerk. Was hat die Laverda 650 Sport außer ihrer Exklusivität noch zu bieten?

Von Gerhard Lindner; Fotos: Achim Hartmann, fact



LAVERDA 650 SPORT

Test Laverda 650 Sport



Technische Daten

Motor

Luft-/ölkühler Zweizylinder-Viertaktmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Trockensumpfschmierung, elektronische Weber-Marelli-Saugrohreinjection, Motormanagement, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 360 W, Batterie 12 V/18 Ah.

Bohrung x Hub 78,5 x 69 mm
Hubraum 668 cm³
Verdichtungsverhältnis 9:1
Nennleistung 64 PS (47 kW) bei 8000/min
Max. Drehmoment 6,1 kpm (60 Nm) bei 7000/min
Kolbengeschwindigkeit 21,3 m/sek bei 9300/min

Kraftübertragung

Primärtrieb über Kette, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.
Primärübersetzung 2,66
Sekundärübersetzung 2,50
Getriebeübersetzung 2,17/1,48/1,11/0,90/0,78/0,68

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Alu-Profilen, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 40 mm, mit verstellbarer Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Alu-Profilen, Zentralfederbein, über Hebel-system angelenkt, mit verstellbarer Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn mit Vierkolbensätteln und schwimmend gelagerten Bremsscheiben, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten mit Zweikolbensattel, Ø 245 mm, Alu-Gußräder.
Federweg v/h 120/100 mm
Felgenreife vorn 3,50 x 17
 hinten 5,50 x 17
Reifengröße vorn 120/70 VR 17
 hinten 170/60 VR 17

Service-Daten

Erstinspektion nach 1000 km
Service-Intervalle alle 7500 km
Motoröl SAE 10 W 60
Ölwechsel mit Filter alle 7500 km
Füllmenge mit Filter 3,2 Liter

Zündkerzen

Champion RA 4 HC
Elektrodenabstand 0,5-0,6 mm
Telegabelöl SAE 7,5
Füllmenge je Holm 500 cm³
Luftfilter Papierfilter
Kettenteilung 5/8 x 1/4
Anzahl der Rollen 110
Leerlaufdrehzahl 1000 ± 50/min
Ventilspiel (kalt)
 Einlaß 0,10-0,20 mm
 Auslaß 0,15-0,25 mm
Reifenfreigaben
 Michelin A/M59 X, A/M89 X,
 Dunlop Sportmax, Bridgestone BT 50,
 Metzeler ME Z1/Z2, Pirelli MTR 03/04
Reifenluftdruck (mit Sozium)
 vorn/hinten 2,2/2,5 (2,4/2,7) bar

Ausstattung/Preis

Lieferbare Farben Rot, Blau, Grün, Gelb
Leistungsvariante 34 PS (25 kW)
Garantie ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung
Preis inkl. MwSt. 15 990 Mark
Nebenkosten 350 Mark

MOTORRAD -Messungen

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit
 Solo (mit Sozium) 208 (188) km/h
Beschleunigung (mit Sozium)
 0-100 km/h 4,4 (5,6) sek
 0-140 km/h 7,8 (10,1) sek
 0-160 km/h 10,4 (14,2) sek
Durchzug (mit Sozium)
 60-120 km/h 16,3 (24,3) sek
 60-140 km/h 23,1 (42,3) sek

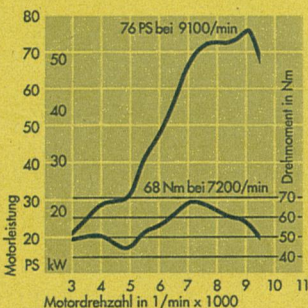
Meßwerte

Tachometerabweichung
 Anzeige/effektiv 50/43, 80/72,
 100/91, 130/121, 220/208
Kraftstoffart Super Plus
Kraftstoffverbrauch
 Minimal 4,0 l
 Maximal 6,9 l
Theor. Reichweite 203-350 km
Ölverbrauch nicht meßbar

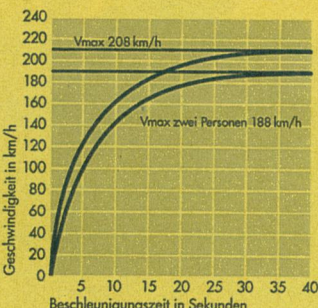
Maße und Gewichte

Wendekreis 6780 mm
Gewicht vollgetankt 209 kg
Radlastverteilung v/h 52/48
Zulässiges Gesamtgewicht 400 kg
Zuladung 184 kg
Tankinhalt/Reserve 16/3 Liter

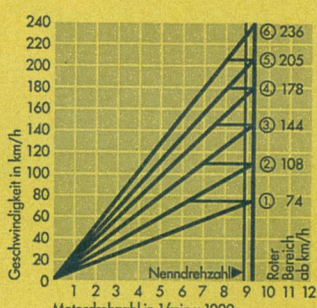
Leistungsdiagramm²



Beschleunigungsdiagramm¹



Gangdiagramm



Exoten sind stets willkommen, denn Exoten sind das Salz in der Suppe. Und wenn die Maschinen der großen, renommierten Motorradhersteller noch so perfekt funktionieren, eine feuerrote Laverda 650 Sport ist eben was Besonderes. Doch die Wiedergeburt der italienischen Traditionsmarke wäre beinahe in die Hose gegangen.

Erst als sich Ducati-Großhändler März als offizieller deutscher Importeur fand, stiegen die Überlebenschancen der anfänglich nicht zulassungsfähigen Sport hierzulande wieder. Nach nervenaufreibender Überzeugungsarbeit bei den italienischen Ingenieuren und tiefgreifenden Änderungen vor allem im Auspuffbereich hat die 650 Sport dank März mittlerweile die TÜV-Hürde genommen.

Ein Geheimnis stellt allerdings der enorme Leistungszuwachs der offiziell mit 64 PS „verbrieften“ Testmaschine dar. Erstaunliche 76 PS drückte unsere 650 Sport auf die Rolle, für eine angegraute Konstruktion (siehe Fahrbericht MOTORRAD 3/1995) wie den über 20 Jahre alten Laverda-Zweizylinder eine beachtliche Leistung. Der Verlauf der Leistungskurve kann dagegen nicht sonderlich begeistern.

Vor allem das Leistungsloch zwischen 4000 und 5000/min macht sich im Fahrbetrieb negativ bemerkbar. Überholmanöver auf der Landstraße oder einfaches Beschleunigen sollte durch ein- bis zweimaliges Herunterschalten eingeleitet werden. Denn erst wenn die Nadel auf dem weiß unterlegten Drehzahlmesser die 6000er Markierung überwunden hat, zeigt der raubeinige Twin sein wahres Können.

Raubeinig deshalb, weil das luft-/ölkühlte Italienerherz ab 8500/min so brutal hart vibriert, daß eine feinfühligke Mechanikerseele eine Art Selbstzerstörung befürchtet und Drehzahlen in dieser Höhe künftig automatisch meidet.

¹ Meßbedingungen: Temperatur 34 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheim; ² Leistung an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Rollenprüfstand FLA 203. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± 5 Prozent.