

**Neue  
Honda?  
Nein!**

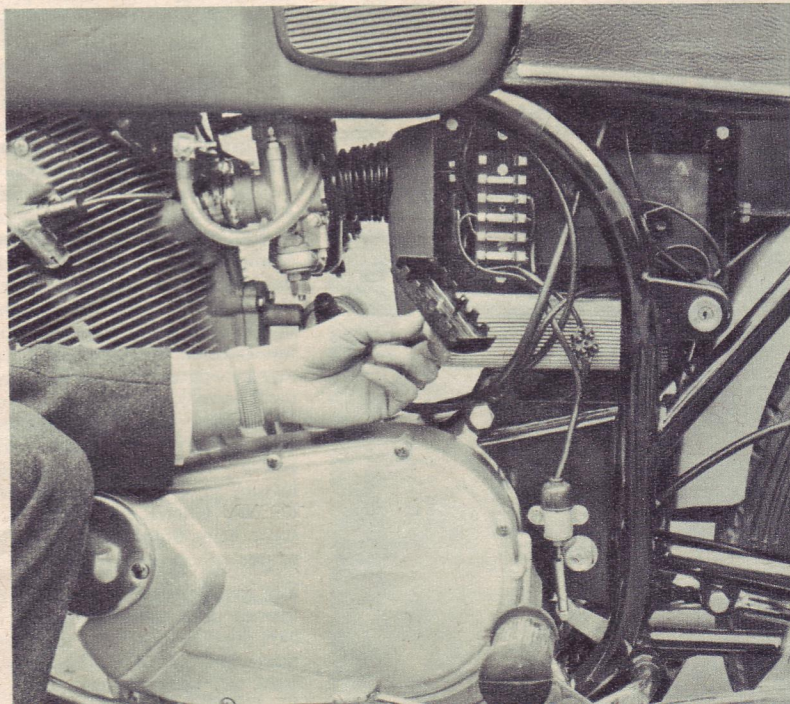
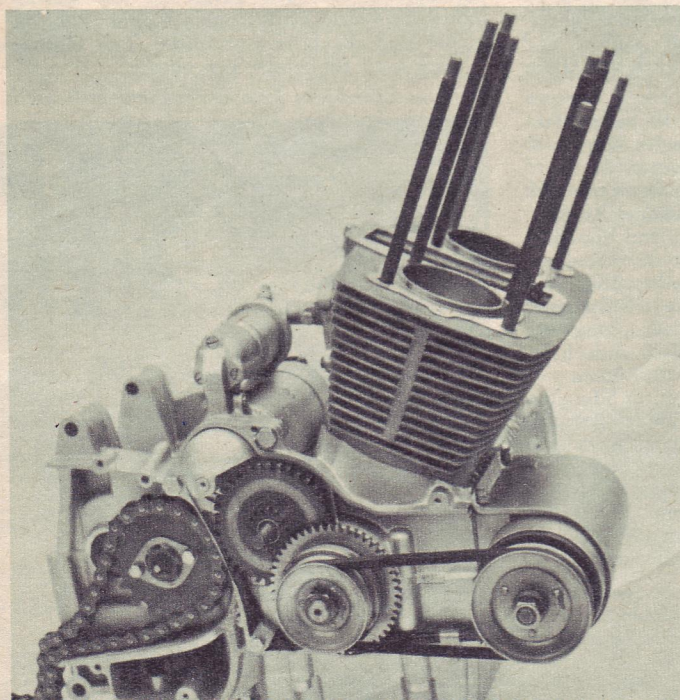
**Aus  
Italien:**

Nach der V7 von Moto Guzzi mit 700 ccm (*über die demnächst ein ausführlicher Testbericht erscheinen wird. D. Red.*) und der 600er Vierzylindermaschine von M.V. Agusta kommt nun die Ankündigung eines weiteren schweren Brockens: eines 650 ccm Parallel-Twins von Laverda.

Die Herstellerfirma hat ihren Sitz in Breganze, in der Nähe von Vicenza in Norditalien und beschäftigt sich seit dem Ende des zweiten Weltkrieges mit der Fertigung von leichten Motorrädern, zu denen auch ein recht nett ausgefallener Viertakt-Twin mit 200 ccm gehörte und — auf der letztjährigen Motorradausstellung in Mailand vorgestellt — ein 125er Viertakter mit liegendem Zylinder. Der jetzt herausgebrachte 650er ist mit einer obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwelle ausgerüstet sowie mit elektrischem Starter, hat eine Maximalleistung von 52 PS bei 6500 U/min, Fünfganggetriebe und ist für eine Spitzengeschwindigkeit von 190 km/h gut. Die Maschine ist nicht zuletzt auf hohe Lebensdauer gebaut — 100 000 km bis zur Generalüberholung sollen drin sein (?). Der Motor kann (speziell für das Amerikageschäft) mit 800 ccm, andererseits aber auch für Rennsportbegeisterte mit 500 ccm Hubraum geliefert werden. Nach aus-

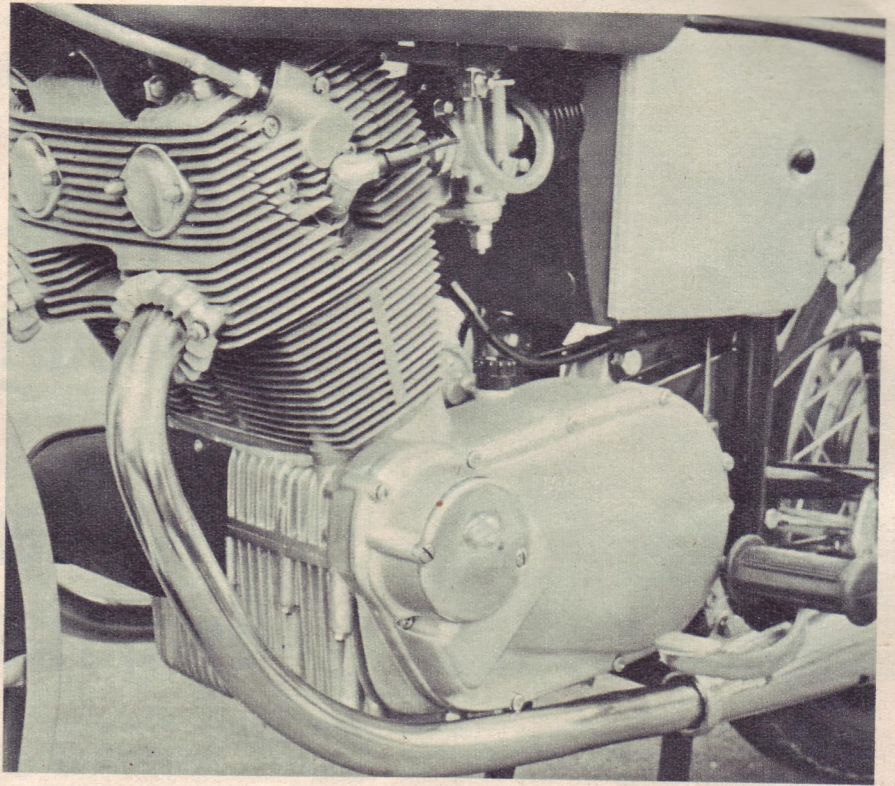
giebiger Erprobung sollen die ersten Lieferungen im Sommer 1967 erfolgen. Der Preis der Maschine soll in Italien knapp unter 600 000 Lire, d. h. ca. DM 3850.—, betragen.

Die aus Leichtmetall gegossenen Zylinder (mit eingezogener Gußbuchse) stehen nicht einzeln, sondern bilden einen gemeinsamen Block, der sehr reichlich verrippt und bei dem auch für eine ausreichende Kühlung zwischen den Zylindern gesorgt ist, wo in dem Gehäuse für die Steuerkette kühlen- des Öl vom Ventilraum nach unten läuft. Zur Verbesserung der Anströmung und zur Verminderung der Gesamthöhe sind die Zylinder leicht nach vorn geneigt. Auch die beiden Zylinderköpfe bilden ein gemeinsames Gußstück, die Rippen sind so angeordnet, daß die Kühlluft insbesondere die Außenwände der Brennräume, aber auch die Kerzen beaufschlagt. Die Ventile sitzen unter einem Winkel von 32° (Einlaß) bzw. 37° (Auslaß) im Kopf. Das Gemisch liefern zwei Vergaser mit gemeinsamer Schwimmerkammer und je 26 mm Durchlaß, die sich die Ansaugluft aus einer großen „Beruhigungskammer“ holen, in der auch das großflächige Papierfilter untergebracht ist.





# Laverda 650



Die obenliegende Nockenwelle wird durch eine Duplexkette von der Kurbelwelle angetrieben, die mit einem automatischen Kettenspanner ausgerüstet ist, welcher hinter den Zylindern liegt. Bohrung und Hub des 650er Motors betragen 75 und 74 mm (325 ccm pro Zylinder), das Verdichtungsverhältnis 8,5 : 1.

Die Kurbelwelle hat zwei mittlere Lager, zwischen denen das Nockenwellen-Antriebskettenrad untergebracht ist. Entsprechend der modernen Bautendenz bei Viertakt-Paralleltwins sind die Kurbelkröpfungen um 180° versetzt, was einen besseren Massenausgleich, geringere Vibrationen und im Endeffekt auch höhere Leistung bedeutet.

Links auf der Kurbelwelle sitzt das Antriebskettenrad des Primärtriebs (der mit einer Triplex-Kette arbeitet, für die ein von Hand regulierbarer Kettenspanner vorgesehen ist). Von der Kurbelwelle wird auch das Zahnrad angetrieben, das zur Steuerung des Doppelunterbrechers dient. Die Zahnradölpumpe sitzt im Kurbelgehäuse, das ein Fassungsvermögen von 3 Litern aufweist und das horizontal geteilt ist. Im Sumpf ist ein Dreifach-Metallgaze-Filter eingebaut.

An der rechten Seite der Kurbelwelle sind die Zahnräder angeordnet, die mit einem Übersetzungsverhältnis von 12:1 die Verbindung zum Anlaßmotor herstellen, der parallel zur Kurbelwelle hinter den Zylindern platziert ist. An dieser Seite befindet sich außerdem der Keilriemenantrieb der 180 W-Lichtmaschine, und rechts ist auch das Kettenritzel des Sekundärtriebs zu finden. Unter dem Tank liegen die beiden Hochspannungsspulen der Zündung, während die 24 Ah-Batterie für die 12 V-Bordelektrik unterhalb der (leicht abnehmbaren) Sitzbank ihren Platz erhielt.

Der Rahmen ist ein unten offener Duplex-Rahmen, der Triebwerksblock schließt ihn und ist somit mittragend, wie bei den Hondas (nicht nur bei diesem Detail kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Honda bei dieser italienischen Konstruktion erfolgreich Pate gestanden hat! D. Red.).

Bereifung vorn 3.50—18, hinten 4.00—18. Die Vorderradbremse hat vier Bremsbacken, zwei an jeder Seite der Duplex-Trommel. Das Gesamtgewicht der Maschine beträgt 200 kg, man hofft aber beim Hersteller, es in der Serie noch etwas senken zu können.

Carlo Perelli

