

DAS

MOTORRAD

E 497/3

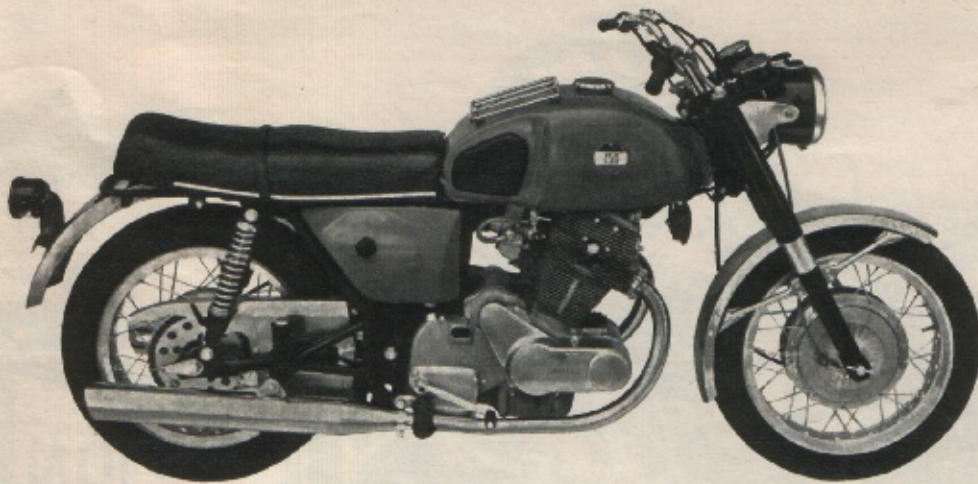
Laverda- Erfahrungen

Kawasaki kontra MV Agusta?

Spaß am Entwickeln

2 DM 1.50 - 23. Januar 1971

Belgien FB 20,-, Dänemark dkr 3,80, Finnland Fmk 1,70, Frankreich FF 2,40, Italien L 270, Kanada C\$ 1,50, Luxemburg lfr 20,-, Niederlande f 1,50, Norwegen nkr 2,50, D.M. 1,50, Österreich S 12,-, Portugal esc. 12,-, Schweden skr 1,50, Schweiz sfr 1,80, Spanien Ptas 30,-, USA/Obersee US \$ 1,50. Printed in Germany



Die ersten Erfahrungen mit einem neuen Motorradmodell bestimmen weitgehend den Ruf der Konstruktion und des Herstellers. Und sie zeigen, wie effektiv der Kundendienst ist. Ein Leser berichtet hier über die

Laverda GT 750 ccm

Es war beschlossene Sache: eine neue Maschine mußte her. Ein großer Viertakter sollte es sein, dafür sollte die 250er verkauft werden, sie hatte mich zu oft im Stich gelassen. Man konnte keine langen Strecken damit fahren, ohne einen Schraubenschlüssel anzufassen. Dabei fahre ich gern lange Strecken.

Also habe ich mich unter den großen Brummern umgeschaut. Aber alle hatten irgendwelche Punkte, die mir nicht so recht gefielen. Die eine ließ sich so hakelig schalten, die andere erschien mir nicht schön genug (zu zerklüftet) und die dritte war doch wohl für mein Gewicht (65 kg) etwas zu schwer. Bei der vierten schließlich lag der Preis so hoch, daß sie für mich unerschwinglich wurde. Außerdem behagte mir das Fahrwerk dieser Maschine nicht. Meine Vorstellungen von einer schweren Reismaschine mit sportlichem Reiz erfüllten sich in der Laverda 750. Zunächst gefiel mir die äußere Form, dann begeisterte mich der klare Aufbau des Motors trotz der Ähnlichkeit mit der alten CB 72.

Laverda trat zuerst mit einer 650 ccm-Maschine auf. Doch damit war kein Verkaufserfolg zu verbuchen. Dann entschloß man sich in Breganze, die 650er aufzubohren und eine echte 750er zu bauen. Heute gibt es von dieser 750er zwei Modelle: die von mir gefahrene GT mit 52 PS und das einsitzige S-Modell mit 60 PS. Weiterhin existiert noch eine SF-Version, ebenfalls mit 60 PS, aber mit geringerer Sitzhöhe. Diese Maschine ist jedoch in Deutschland nicht zu haben.

Die GT und die S unterscheiden sich nur in wenigen Details des Motors. Die GT hat zwei 29er Dell'orto Rechteckvergaser mit Ansaugeräuschkämpfung, die S hat zwei 30er Vergaser ohne Dämpfung und eine schärfere Nockenwelle. In allen anderen Teilen, Getriebe, Ventile usw. sind beide Versionen genau gleich, man kann also die GT-Maschine leicht auf 60 PS bringen.

Die Maschine ist mit ihren 218 kg nicht zu schwer, auch beim Abstützen an der Ampel machte sich das Gewicht nicht nachteilig bemerkbar. Was mir sofort auffiel, war das Durchzugsvermögen im unteren Drehbereich. War ich sonst mit 4500 U/min angefahren, so riß es

mir jetzt bei 3000 Touren schon den Lenker aus den Händen!

Der Motor ist ein Zweizylinder-Viertakter mit einer obenliegenden Nockenwelle, die durch eine Duplexkette angetrieben wird. Diese liegt zwischen den beiden Zylindern. Die Zylinder sind aus Gründen der Kühlung und der Platzersparnis um 25° nach vorne geneigt. Vor dem Motorblock befindet sich die 180 Watt-Lichtmaschine, die über einen Keilriemen von der Kurbelwelle angetrieben wird. Der elektrische Anlasser liegt hinter den Zylindern.

Die Hubzapfen sind um 360° versetzt, nur jeweils ein Kolben vollführt einen Arbeitstakt. Von der Kurbelwelle geht eine Triplexkette zur Ölbad-Kupplung. Der Motor ist mit einem Fünfganggetriebe ausgerüstet, das auf der rechten Seite geschaltet wird. Die Gesamtübersetzung in den Gängen beträgt: 11,70—8,457—6,667—5,706—4,863.

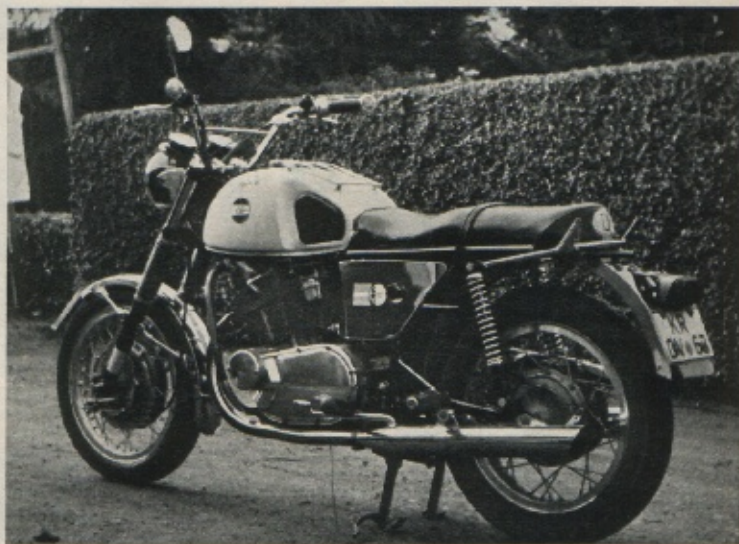
Der Motor dreht mit einem 42er Kranz auf dem Hinterrad voll aus bis 7000 U/min (etwa 185 km/h). Bei 4500 U/min liegt sein höchstes Drehmoment mit 6,6 mkg. So kann man beispielsweise mit 2000 Touren ganz gemütlich im zweiten oder dritten Gang durch die Stadt bummeln.

Kommt man dann aus der Stadt heraus auf freie Strecke, so wird aus dem Bummelfahrzeug ein sportlicher Untersatz, mit dem man dann selbige Freude haben kann.

Seine höchste Leistung von 52 DIN PS hat der Motor bei 6600 U/min. Zieht man den Motor im dritten Gang bis 7000 (etwa 125 km/h), so schließt der vierte Gang mit 5900 U/min an. Wegen des großen Drehmomentes ist es aber gar nicht nötig, den Motor bis auf 7000 jubeln zu lassen. Bei normaler Fahrweise kann man bei 6000 schalten, ohne vom Temperament und Durchzugsvermögen etwas einzubüßen. In brenzlichen Situationen kann man den Motor ohne schlechtes Gewissen schadlos um 300 Touren überdrehen.

Zu den hervorstechenden Merkmalen des Motors gehört sein sehr einfacher und übersichtlicher Aufbau. Zunächst bereitet der Ausbau des Motors keine Schwierigkeiten, man muß allerdings bedenken, daß er alleine das Gewicht einer 50er Hercules hat. Nachdem man also den Motor mit Hilfe eines Baukrans (falls vorhanden) aus dem Rahmen gehievt hat, kann man mit der eigentlichen Schrauberei beginnen. Die Sache ist sehr einfach, da das Gehäuse

Die Laverda GT 750 kann aufgrund ihres sportlichen Aussehens und ihrer hohen Motorleistung viele Freunde finden. Sie bietet einen Kompromiß zwischen Guzzi/BMW und der Vierzylinder-Honda. Zumindest dann, wenn man keine englische Lady an Land holen will. Der Motor der Laverda hat gewisse Ähnlichkeit mit der alten CB 72, die sich jedoch auf die äußere Gestalt beschränkt. Ein 750er Motor muß nun mal innerlich völlig anders konstruiert sein als ein 250er Aggregat. Mit Storchschnabel-Vergrößerung ist es keineswegs getan. So kann man also durchaus nicht von Honda-Kopie reden!



horizontal teilbar ist. Nachdem man die Duplex-Nockenwellenkette auseinandergepult hat, kann man den gesamten Zylinderkopf abheben. Es folgt der Zylinder. Dann noch ein paar Schrauben lösen, und man kann den oberen Gehäuseteil abnehmen. Die Demontage der Kurbelwelle und des Getriebes macht nun keine Schwierigkeiten mehr. Man kann den Motor ohne Hilfe spezieller Werkzeuge — mit Ausnahme des Baukrans — demontieren. Nur für die Keilriemenscheibe der Lichtmaschine benötigt man einen normalen Abzieher. Der Motor wirkt wie ein großer Baukasten. Sogar das Bordwerkzeug ist für eine Straßenrand-Schlosserei ausreichend.

Der Motor schließt den unten offenen Rückgrat-Rohrrahmen. Er wird oben am Zylinder und unten am Getriebegehäuse gefaßt. Diese offene Bauart ist nicht nach jedermanns Geschmack. Ich muß sagen, daß sie mich in keiner Weise störte. Der Rahmen ist sehr stabil und fast völlig verwindungsfrei, nur in langgezogenen, weiligen Kurven, wie z. B. die Arembergkurve auf dem Nürburgring, geht die absolute Spurtreue in eine leichte Schlangenlinie über, die die Maschine jedoch nicht aus der Kontrolle geraten läßt. Auch in anderen Situationen beweist die Maschine eine ausgezeichnete Spurtreue. So kann man aus 160 km/h voll abbremsen, ohne daß die Maschine ausbricht. Vor einiger Zeit kam ich um die Ecke auf einer Landstraße, laufen da doch drei Kinder mit ihren Rollschuhen. Beim Bremsen ist sogar vom Vorderrad für 50 Pf. Gummi auf der Straße geblieben. Aber die Kinder leben noch, ich lebe auch noch, und das ist ja schließlich das Wichtigste. Aber selbst bei einer solchen Bremsung ist die Laverda kaum aus der Spur zu bringen. Auch die Gabelholme fangen bei dieser Gewaltprüfung nicht an zu flattern. Die Maschine besitzt serienmäßig eine sehr weich ansprechende original Ceriani-Telegabel, die auch zu den guten Fahreigenschaften beiträgt. Die Bodenfahrfreiheit ist ausreichend. Als erstes kratzt der lange Ständerarm und sprüht Funken. Erst dann setzen die Fußrasten auf. Man hält es nicht für möglich, welche Schräglagen man sich mit dieser Italienerin erlauben kann.

Wie schon erwähnt, sind die Bremsen dieser Fahrleistung gewachsen. Die Vorderradbremse in Zweinocken-Ausführung ist so giftig, daß man das Vorderrad fast immer zum Pfeifen kriegt. Nach mehreren harten Bremsungen braucht die Bremse allerdings einige Zeit, um wieder richtig zu greifen. Die Wärmeabfuhr verbessert sich, wenn man die Kühlslitzte vergrößert. Bei feuchtem Wetter läßt die Bremswirkung ebenfalls nach. Man muß dann schon eine ganze Strecke mit leicht angezogener Bremse fahren, bis die Beläge wieder einwandfrei greifen. Ich habe es mir daher zur Gewohnheit gemacht, bei feuchtem Wetter von Zeit zu Zeit die Bremse zu ziehen.

Die Hinterradbremse (Einnocken-Ausführung) ist ebenfalls sehr wirksam. Ich habe aber festgestellt, daß auch die Hinterradbremse nicht wasserdicht ist. Man muß bei dieser Bremse die Einstellung sehr sorgfältig vornehmen, da sonst die Spanne zwischen Bremsen und Blockieren äußerst gering ist.

Ich habe diese Maschine in fünf Monaten über 15 000 km gefahren. Dabei kamen sowohl Stadtfahrten, Schulwege und „Kinobesuche“ vor, als auch Wochenendfahrten über 600 km. So bin ich einmal von Freiburg bis Krefeld in einem Rutsch durchgefahren. Der Motor ist thermisch gesund und verkraftet diese Autobahnjagerei ohne Nachspiel, wenn man nicht gerade darauf aus ist, sich mit jedem Lamborghini anzulegen.

Bei der Maschine wurde alle 2000 km Ölwechsel vorgenommen. Das Werk schreibt SAE 40 von Shell vor. Erfahrungsgemäß hat sich bei mir Valvoline bestens bewährt. Castrol zeigte leichte Verharzungserscheinungen. Ein Minus ist, wie bei vielen modernen Motorrädern, der optisch große, aber im Fassungsvermögen viel zu kleine 18-l-Tank. Bei einem Verbrauch von 7,5—9 l, je nach Fahrweise, läßt er nur einen Aktionsradius von 200—220 km zu. Die serienmäßige Bereifung bei den GT-Modellen ist von Pirelli, bei den S-Modellen wird gleich Metzeler eingebaut, vorne 3,25—18, hinten 4,00—18. Ich habe mit den Pirelli-Reifen zwar nur gute Erfahrungen gemacht, vertraue aber noch mehr Metzeler Block C6.

Der Reifenwechsel ist kein Problem. Kettenrad und Bremsstrommel bleiben in der Schwingel. Man zieht nur das Hinterrad heraus.

Etwa alle 1000—1500 km wurde die Zündung kontrolliert. Die Maschine reagiert äußerst empfindlich auf ungenaue Zündeneinstellung. Stimmt die Zündung nicht genau, so treten sehr starke Vibrationen auf. So z. B. hatte ich eine Nebelschlußleuchte auf der Nummernschildhalterung montiert, aber die Vibrationen waren dort so stark, daß die Halterung einriß und die Leuchte frei herumbaumelte. Daraufhin wurde die Zündung mit einem Stroboskop überprüft und die Vibrationen hatten ein Ende. Trotzdem wurde die Halterung verstärkt und in Gummi gelegt. Von nun an hatte ich Ruhe.

In den letzten Wintertagen störte mich immer das punktförmige Scheinwerferlicht. Nach einigen Erkundigungen fand ich dann heraus, daß man den asymmetrischen Reflektor und das Glas der neuen BMW ohne Umbau in den Scheinwerfer der Laverda einbauen kann. Jetzt ist das Licht für meine Begriffe zufriedenstellend. Der Scheinwerfer hat einen Lichtaustritt von 160 mm. Die Lichtmaschine verkraftet auch zusätzliche Halogenscheinwerfer, die einzige Schwierigkeit besteht in der Art der Befestigung. Da muß man sich schon selber eine Halterung bauen.

Die gesamte elektrische Anlage, vom Anlasser bis zur kleinsten Kontaktfeder stammt von BOSCH!!! Die 12 Volt 32 Ah Batterie hat mich noch nie im Stich gelassen. Der Motor ist mit dem Anlasser immer sofort da. Ein einziges Mal ist er mir abgeseoffen, und da war dann mit dem Anlasser nichts zu machen. Da die Laverda außerdem keinen Kickstarter hat, half also nur noch schieben. Also zweiten Gang rein, tief Luft geholt und dann im Hundertmetertempo losgesaust. Dann die Kupplung kommen lassen, und

nach ein paar Stottern machte der Motor wieder eigene Umdrehungen.

Erwähnenswert ist die Instrumentierung. Der Drehzahlmesser und der Tachometer sind beide in einer gesonderten Halterung oben auf den Enden der beiden Gabelholme angeschraubt. Sie sind in Schalen befestigt, die durch Gummibänder frei beweglich sind. Sie sind beleuchtet und sehr gut abzulesen. Beide Nadeln sind keine zitternden Fragmente, sondern stehen exakt still. Der mechanische Drehzahlmesser wird von der Nockenwelle aus angetrieben. Der Tachometer ist auch sehr genau, er wird vom Vorderrad aus angetrieben.

Mit dem serienmäßigen Geländelenker des GT-Modells ist die Sitzposition sehr gut. Die Knie haben Schluß mit dem Tank und können dort gut anliegen. Für Kerle über 1,80 m müssen allerdings die Fußrasten etwas nach hinten versetzt werden. Die Sitzbank ist gut gepolstert und lang genug für eine Reise mit zwei Personen. Sie hat etwa die Ausmaße der Guzzi-Bank.

Während der 15 000 km ist kein Schaden aufgetreten. Nach 6000 km habe ich einen neuen Metzeler-Reifen aufgezogen, und bei Kilometerstand 11 000 war wieder ein Reifen fällig. Bei 9000 km war ein neuer Vorderradreifen notwendig. Die Bremsbeläge wurden alle 3000 km gereinigt und bei km-Stand 12 000 erneuert.

Kettenpflege mit Nachspannen und Einfetten wurde nach Möglichkeit alle 500 km gemacht. Richtig gebadet wurde die Kette etwa alle 2000 km. Zündkerzen habe ich in der Zeit drei Paar verbraucht. Das Werk schreibt Bosch W 250 T 80 vor, und diese Kerze ist wirklich in allen Fahrbereichen zu gebrauchen. Im übrigen wurden nur die anfallenden Wartungsarbeiten von mir durchgeführt und Benzin und Öl reingekippt.

Aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt!

Auf der Rückfahrt von einem Nürburgringbesuch traf mich ein harter Schlag — Kismet würde Old Wabble sagen.

Kurz hinter dem Kölner Verteilerkreis, wenn man von Bonn kommt, gab die Laverda plötzlich Geräusche von sich, die einem ausgebufften Diesel-Schlepper alle Ehre gemacht hätten. Ich hielt an, schraubte den Lichtmaschinendeckel ab und untersuchte den Kurbelwellenzapfen. Er bewegte sich ganz leicht und in mir stieg ein furchtbarer Verdacht auf. Meine Sozia sprach das aus, was ich vermutet hatte: „Ist es die Kurbelwelle?“ Nach einigen ratlosen Minuten

Schluß auf Seite 40

Die Vorderradbremse hier stammt von Grimeca, wir hatten eine Grimeca-Nabe bereits in Heft 10/65 vorgestellt, damals handelte es sich allerdings um die Doppel-Duplexbremse, während in der Serie hier die einfache Duplexbremse verwendet wird. Hoffentlich sind die Radlager bei der Serienausführung nicht genauso klein geraten wie seinerzeit bei der Rennbremse? Die Telegabel ist eine der vielen Ceriani-Gabeln, sie bekommt vom Autor ein besonderes Lob für Stabilität (beim Bremsen kein Flattern).

