

*Oben: Kent Andersson vergrößerte seinen Punktevorsprung der Straßen-WM auf 75. Berichte über Opatija und Assen ab Seite 12. Unten links: Die Laverda 750 SF hat sich gemauert. Wir berichten über die ersten Kilometer auf den Seiten 8 bis 11. Unten rechts: Yamahas neue Hinterradfederung stützt die Schwinge über eine längsliegende Einzelfeder gegen den Rahmen ab. Details ab Seite 39.*

*Titelbild (Foto V. Rauch): Exweltmeister Jan de Vries auf der 50 ccm-Kreidler in Monza.*

## INHALT 14

Briefe an uns	4
Vom Nutzen des Sports	5
Aktuelles	6
Erste Fahreindrücke von der 73er Laverda 750 SF	8
5. Lauf zur Straßen-WM in Opatija	12
6. WM-Lauf in Assen	22
Neue Versicherungstarife	29
Europa-Geländemeisterschaft in Bergamo	30
Zündapps Senior wurde 70	35
Neue Yamaha-Federung	36
MC-Juniorenpokal Winterbach	40
Sportnotizen	44
Poster: Helmut Dähne (BMW) in Imola	46
Moped mit 500 ccm	48
Nur ein kleiner Unfall	52
Bücher	53
Veteranen	54
Heißer Draht (2)	56
Zubehör	89
Das Letzte	90

Daß die Laverda von Motorrad-Enthusiasten gebaut wird, sieht jeder auf den ersten Blick. Daß diese Enthusiasten aber nicht nur begeistert sind, sondern auch etwas von der Materie verstehen, rundet die Sache ab. Die Laverda nennen wir „Die Schöne“, wegen ihrer feinen Linienführung.

### Motor

Im Handbuch, in dem sich übrigens der übliche 08/15-Unterricht fürs Fahren auf eineinhalb Seiten beschränkt, in dem aber eine ausführliche Montage- und Einstellanleitung sowie Ersatzteilliste (I) vorhanden ist. In diesem Handbuch steht drin, daß man die ersten 1000 km nicht über 3500–4000 U/min gehen soll, und daß das Motorrad erst nach 4000 bis 5000 km „eingefahren“ sei. Der Importeur (Firma Edmund Bühler KG., 7000 Stuttgart 1, Schlosserstraße 2, Telefon 07 11/ 24 61 16) wies ebenfalls ausdrücklich darauf hin, daß die 750 SF erst nach 6000 km richtig Leistung zeige.

Na, schön – bei Motorradmotoren mit Graugußbüchsen soll man ja wohl zuerst noch Vorsicht walten lassen, aber es sei uns die Anmerkung gestattet, daß diese Tatsache doch im Jahre 1973 eine technische Rückständigkeit ist (immerhin gibt es Firmen, die ausdrücklich im Handbuch anmerken, daß ihr Motorradmotor keine Einlaufzeit mehr benötigt). Oder – so könnte sich die Frage stellen – soll es ein Schutz gegen etwa zu viel anfallende Garantieschäden sein? Eigentlich nicht denkbar bei Laverda, die schon vor Jahren den Kurbelwellenbruch bei einer Leser-Maschine kulant behandelten.

Sei wie dem ist – es ist 1973 ein gewisser Anachronismus mit solchen Einfahrhinweisen verbunden, aber wir haben uns deswegen an diese Hinweise gehalten, damit niemand von „falscher Behandlung der Testmaschine“ reden kann. Deswegen also fehlt unter den Diagrammen noch die Beschleunigungslinie und eine Angabe der Endgeschwindigkeit, die von der Fabrik mit 195 km/h angegeben wird. 195 km/h würden bei der serienmäßigen Gesamtübersetzung 7500 U/min der Kurbelwelle bedeuten – kurioser Weise aber ist der rote Bereich im Drehzahlmesser aber bereits bei 6500 U/min vorgesehen. 6500 U/min = ca. 170 km/h!

Die Zylinderbohrungen haben einen Durchmesser von 80 mm,

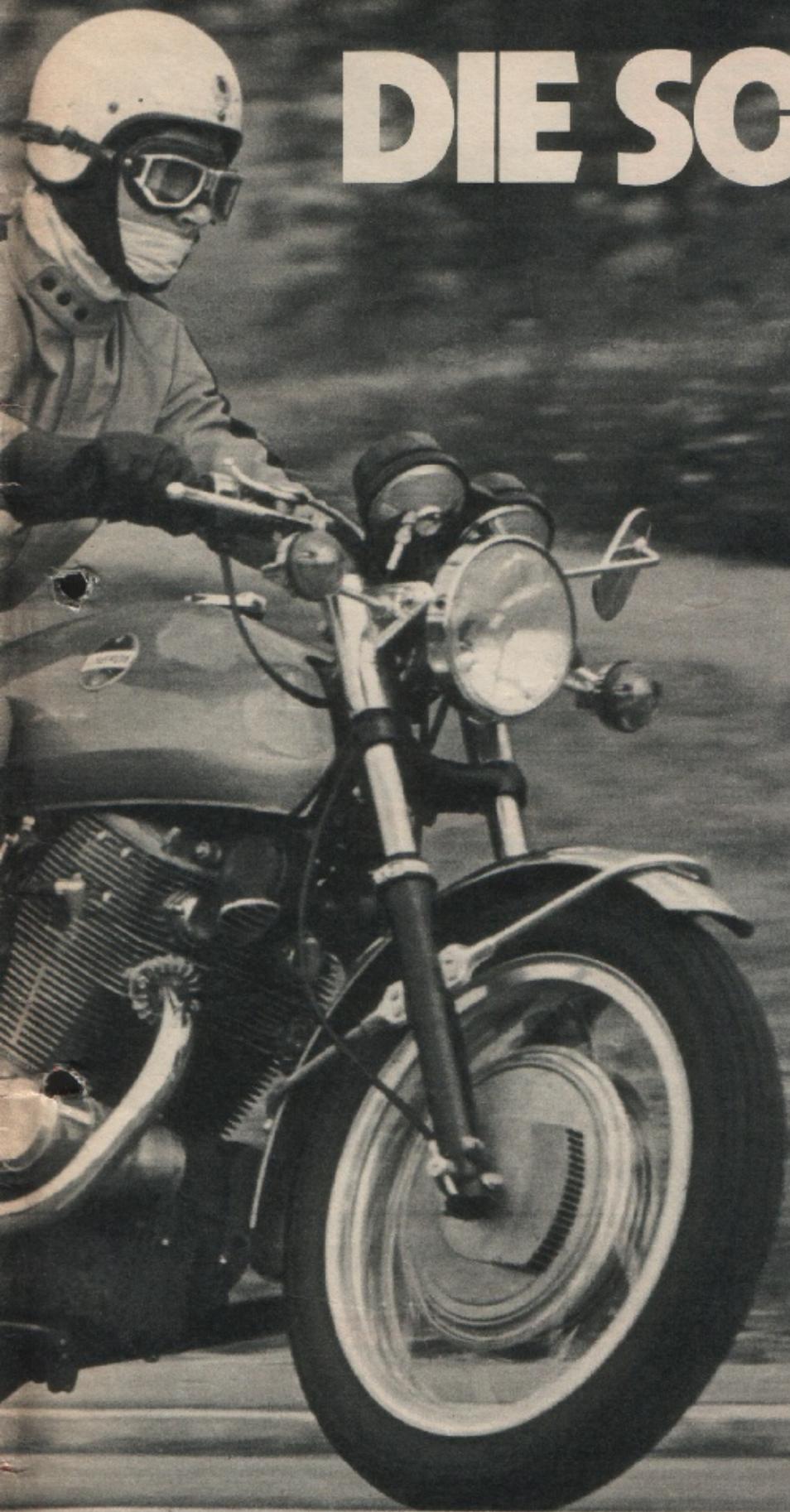
der Kolbenhub beträgt 74 mm. Bei 7500 U/min ist die Kolbengeschwindigkeit schon über 18 m/s (18,5), und bei 6500 U/min haben wir eine solche von ca. 16,05 m/s. Der rote Bereich gibt nur die für die Belastung kritische Zone an und ist kein Drehzahl-„Verbot“. Man sollte also nicht längere Zeit in diesem roten Drehbereich fahren.

Seit 1971, als wir die Laverda 750 SF zum ersten Male testeten, ist viel an Verbesserungen gearbeitet worden. (Siehe auch DAS MOTORRAD, Heft 2/1973, Seite 18.) Die Verbesserungen betreffen in erster Linie den Motor mit der obenliegenden Nockenwelle und das Getriebe, und sie wurden aus den Erfahrungen der Teilnahme an Serienmaschinen-Rennen gewonnen. 61 DIN-PS bei 7500 U/min ist jetzt die Leistungsangabe, und das ist ein Gewinn. Vergrößerte Ventile, niedrigere Verdichtung (keine Schwierigkeiten mit dem in der Oktanzahl herabgesetzten Benzin), vergrößerter Durchschnitt der Ansaugkanäle (jetzt 36 mm) und damit andere Vergaser mit Beschleunigungspumpe, neue Kurbelwellenlagerung, Kerzenwärmewert jetzt 240 (statt bisher 340), veränderte Auspuffanlage, verstärkte Schaltklauen im Getriebe – das sind

neben anderen Dingen die hauptsächlichsten Änderungen. Die als Diffusor ausgebildete Querverbindung zwischen den beiden Auspuffrohren unter dem Motor-Getriebegehäuse fällt äußerlich zuerst auf, außerdem haben die Vergaser jetzt eine Luftfilterung. Die Startwilligkeit des Motors ist gut – auch nach längerem Stehen kam er mit Hilfe der Starthilfe sofort. Der E-Anlasser zieht gut durch. Einen zusätzlichen Kickstarter gibt es nicht. Die 12 Volt-Batterie hat eine Kapazität von 24 Ah und ist somit stark genug. Bis etwa 4000 U/min merkt man nicht viel von Vibrationen, ab 5000 U/min sind sie jedoch nicht mehr zu übersehen. Bis zu einem Kilometerstand von 1800 merkte man von 61 DIN-PS vielleicht 40, aber warten wir ab, was



# DIE SCHÖNE



nach 6000 Kilometern an Leistung gemessen werden kann. Der Laufcharakter ist ähnlich der großen englischen Twins, was sich vor allem beim Gasgeben im unteren Drehbereich zeigt – der Motor zieht sehr weich durch, wenn man es versteht, mit dem Drehgriff gut zu dosieren. Wer das nicht im Gefühl hat, der wird im I. Gang bei Kolonnen-Bummel ruckartig herumstochern. Im Gebirge merkten wir das auch in engen Kehren auf schlechteren Straßen. Nun ist allerdings auch der Drehweg des Drehgriffes mit den beiden Zügen (kein Seilzugverteiler) von Null bis Vollgas sehr kurz und der I. Gang knapp übersetzt. Angenehm übrigens der Querstieg im Griff!

## Das Getriebe

Die fünf Gänge sind, wenn man es genau betrachtet, in zwei Gruppen eingeteilt. Der I. und der II. Gang liegen zusammen, und der III., IV. und V. Gang bilden eine andere Gruppe. Man würde das in der Fahrpraxis etwas mehr bemerken, wenn der Motor ein schmaleres Drehzahlband hätte. So kann man fragen, ob fünf Gänge notwendig sind. Mit der Gesamtübersetzung 12,73/9,15/6,68/5,70/4,86 (Primärtrieb 2,2; Sekundärübersetzung 2,1) erhalten wir innerhalb der knappen Straßenstufung von 2,6/1,8/1,37/1,17/1 bei 7500 U/min in den fünf Gängen etwa folgende Geschwindigkeiten: 75 km/h; 105 km/h; 143 km/h; 167 km/h und 196 km/h. Aus Gründen der „Einfahr“-Notwendigkeit wurden die Gänge zunächst bis höchstens 5000 U/min kurzzeitig ausgefahren, und da liegen die Geschwindigkeiten bei 50 km/h; 70 km/h; 97 km/h; 103 km/h und 132 km/h. Die Kupplung war leichter zu betätigen als bei der 1971er Maschine, aber nach 1800 gefahrenen Kilometern, die unter anderem etwa 1400 km über alpine Paßstraßen führten, mußte ein im Getriebe defekter Konus ersetzt werden. Ansonsten lassen sich die Gänge genau und leicht schalten.

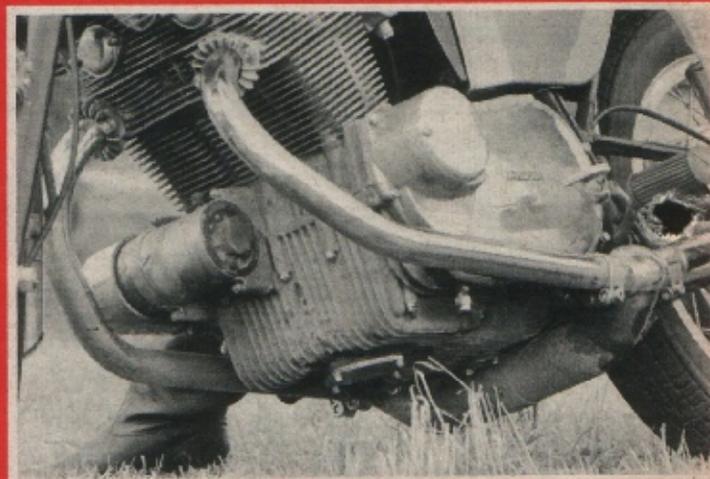
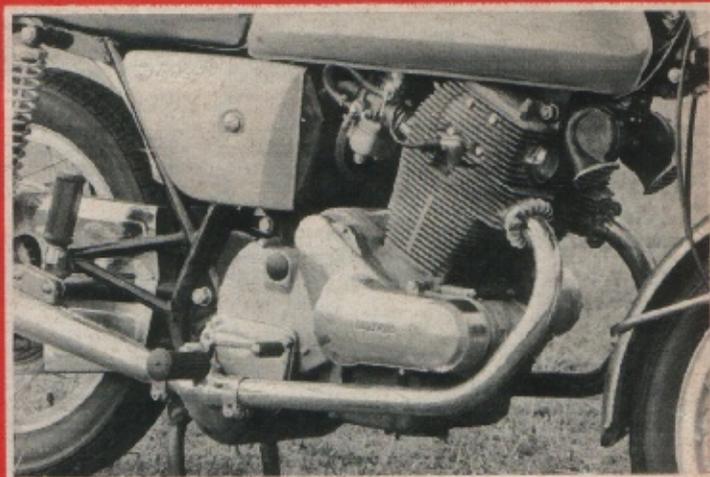
## Fahrwerk

Es ist kein „Einrohr“-Fahrwerk, sondern ein doppelt geführter Rohrrahmen, der unten offen ist und bei dem der Motor als mittragendes Element für Stabilität sorgen soll. Hier ist die Konstruktionsgrundlage der Maschine nicht zu verleugnen, die von der früheren 250 ccm Honda CB 72 stammt. Bei Geschwindigkeiten unterhalb von 150 km/h ist eine

leichte Schaukelei in schnellen Kurven bei welliger Straße zu bemerken, wenn das Motorrad mit zwei Personen belastet ist und eine leichte Schräglage hat. Da die Sitzposition mit den serienmäßig recht hoch gestellten Fußrasten für einen langhaxigen Fahrer ungemütlich auf langen Strecken ist – man bekommt auf die Dauer Schmerzen in den Oberschenkeln – wurden sie etwas tiefer eingestellt und die Fußhebel der Schaltung und der Bremse entsprechend ebenso nachgestellt. Das war dann erträglicher. Bei diesen Arbeiten erkannten wir, daß das Werk an eine solche Einstellweise weniger dachte, so daß wir die Fußrastenträger entsprechend hinbiegen mußten.

Nun war man in Schräglage aber immer noch nicht zuerst mit der Raste am Boden, sondern es kratzte zuerst beim Durchfedern das große Zwischenstück zwischen den beiden Auspuffrohren. Für den Mitfahrer sind die Fußrasten zu hoch und zu weit vorn – bedingt durch die Führung der Schalldämpfer, auf die Dauer ist das recht unbequem.

Im Gegensatz zu der 750 ccm Laverda „GT“ ist unsere Testmaschine „SF“ als Sportmaschine nicht in erster Linie für Tourenfahrten mit zwei Personen ge-



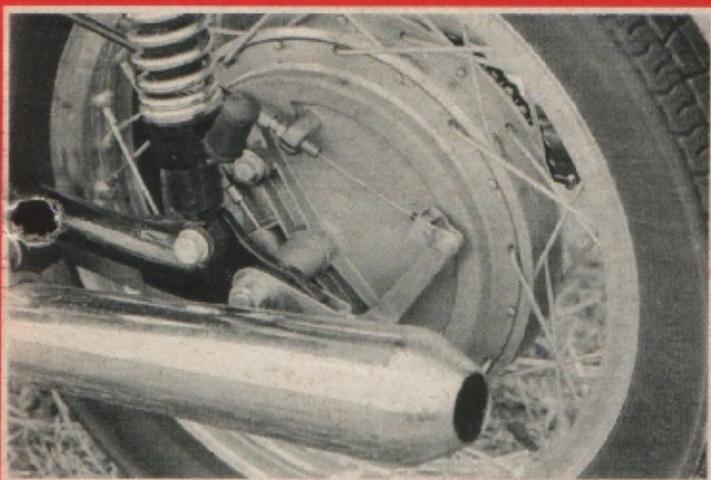
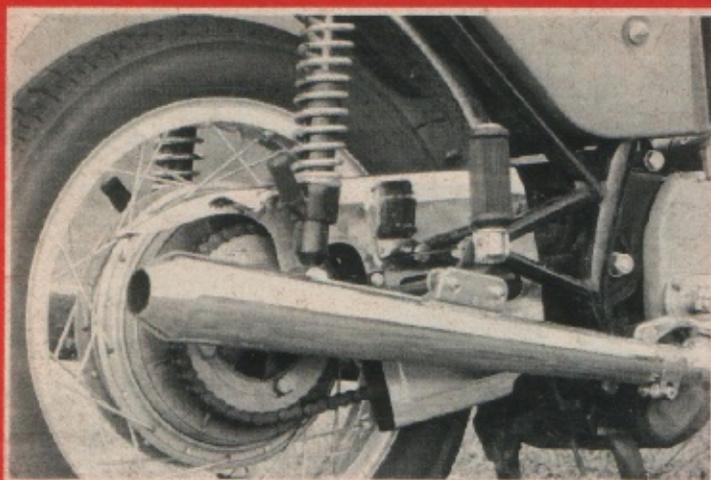
*Bild oben: Der E-Starter liegt hinter den Zylindern, die Lichtmaschine mit Keilriemenantrieb vor dem Kurbelgehäuse.*

*Darunter: Das Gehäuse ist horizontal teilbar. Ölinhalt 3 Liter. Darunter die Verbindung beider Auspuffrohre.*

*Gesamtbild: Gewicht trocken 218 kg, Radstand 1465 mm. Tankinhalt ca. 18 Liter.*

*Unten: Lenkerpartie. (Fotos Klacks)*





Oben: Handgriffe zum Verstellen der Federhärte, großer Kettenschutz, Schalldämpfer an Gummipolstern.  
Mitte: Auch im Hinterrad befindet sich eine Duplexbremse.  
Unten: Vorderrad-Duplexbremse.  
Diagramm: Oben das Gesamtdiagramm für die serienmäßige Übersetzung, unten die DIN-Leistungskurve des Motors.

dacht, sondern als Kurvenflitzer für Einzelgänger. Trotzdem dürfte sie die Maschine sein, die mehr gekauft und gefahren wird – und deswegen sollte man auch mehr an den Komfort für den Mitfahrer denken. Wobei auch die Härte der Hinterradfederung zu erwähnen ist.

Vorn und hinten sind gleich große Duplex-Bremsen vorhanden. Durchmesser 230 mm, Belagbreite 30 mm. Wirkung gut, allerdings angewiesen auf ausreichende Abkühlung nach jedem Bremsmanöver, was nicht nur Paßabfahrten zeigen, sondern was auch auf kurvenreichen Straßenabschnitten zu bemerken war. Dabei haben die Naben eine Art Turbo-Kühl-luftführung, wobei jedoch noch zu

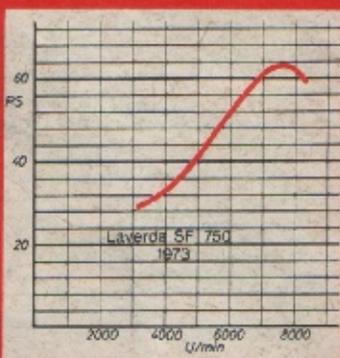
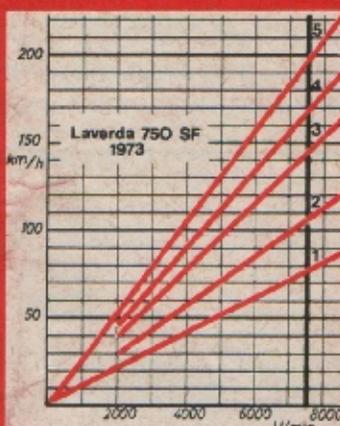
prüfen ist, inwieweit die Bremsen dadurch wasserempfindlich werden.

## Die Ausstattung

Sehr schöne Lichtmaschinen-Leistung mit 150 Watt. Daher sehen wir keine Bedenken für ausreichende Kapazität, die für den Elektrostarter benötigt wird. Der Scheinwerfer ist sehr flach geworden. Blinker und Schaltarmaturen sind englischen Ursprungs (Lucas), die getrennten Instrumente – Drehzahlmesser und Tachometer – sind aus Japan. Serienmäßig werden Metzeler-Reifen montiert – vorn 3.25–19, hinten 4.00–18. Auch ist zu erwähnen, daß die Schalldämpfer in Gummipolstern befestigt sind, und daß es serienmäßig zwei wunderbare und nicht zu überhörende Boschhörner gibt. Es ist gut, wenn ein Hersteller gerade hier einmal nicht gespart hat und von der billigen Quakutete abgekommen ist. Es gibt eine einsitzige Höckersitzbank und eine durchgehende zweisitzige Bank – je nach Wunsch. Unsere zweisitzige Bank war hart.

## Schlußbemerkung zu diesen ersten Kilometern

Wir werden die Maschine länger fahren, auf dem Nürburgring testen und ihr mehr Aufmerksamkeit widmen, weil es sich bestimmt lohnt. Der Ausdruck „Die Schöne“ soll nicht etwa von anderen Dingen ablenken, denn diese Laverda ist im ganzen Aufbau solide und sportlich, und sie bietet dem Fahrer sehr viel Freude. Nicht umsonst scheint sie die in Italien meistverkaufte 750er zu sein. *Klacks*



## Laverda 750 SF im Vergleich

(Angaben ohne Gewähr)

Leistungsangaben und techn. Daten nach Importeur bzw. Fabrik.	Laverda 750 SF	BMW R 75/5	Honda CB 750	Kawasaki H 2	Triumph Trident	Suzuki GT750(K)*
Motor (2-/4-Takt)	4	4	4	2	4	2
Zylinderzahl	2	2	4	3	3	3
Ventil- bzw. Gassteuerung	ohc	ohv	ohc	Schlitze	ohv	Schlitze
Kühlung (L = Luft/W = Wasser)	L	L	L	L	L	W
Bohrung/Hub (mm)	80/74	82/71	61/63	71/63	67/70	70/64
Hubraum (ccm)	744	745	736	748	740	738
Leistung (DIN-PS bei U/min)	61/7500	50/6200	67/8000	68/6800	60/7750	52/6800
max. Drehmoment bei U/min (mkg)	6,1/6500	6,0/5000	6,1/7000	6,7/6600	6,35/6000	6,64/5200
Hubraumleistung (DIN-PS/Liter)	82	67,2	91	90,8	81	70,5
Leistungsgewicht (kg/PS)	3,57	3,91	3,51	2,82	3,48	4,43
Anzahl der Gänge	5	4	5	5	5	5
Starter-Art	E	E/Kick	E/Kick	Kick	Kick	E/Kick
Endgeschw. in km/h (T = Test/W = Werk)	195 W	176,47 T	195,65 T	203 W	193,55 T	171,87 T
Preis in DM (ohne Gewähr!)	6800,-	6450,-	6598,-	5600,-	6310,-	6250,- (6590,-)
ca.-Preis pro DIN-PS	111,-	129,-	98,-	82,-	105,-	120,- (126,-)

\* K = Doppelscheibenbremse