

AS **MOTORRAD** L 4373 D

**Test Yamaha
RD 250**

**Sechstage-
Nachlese**

**Zweitakt-
Averda**

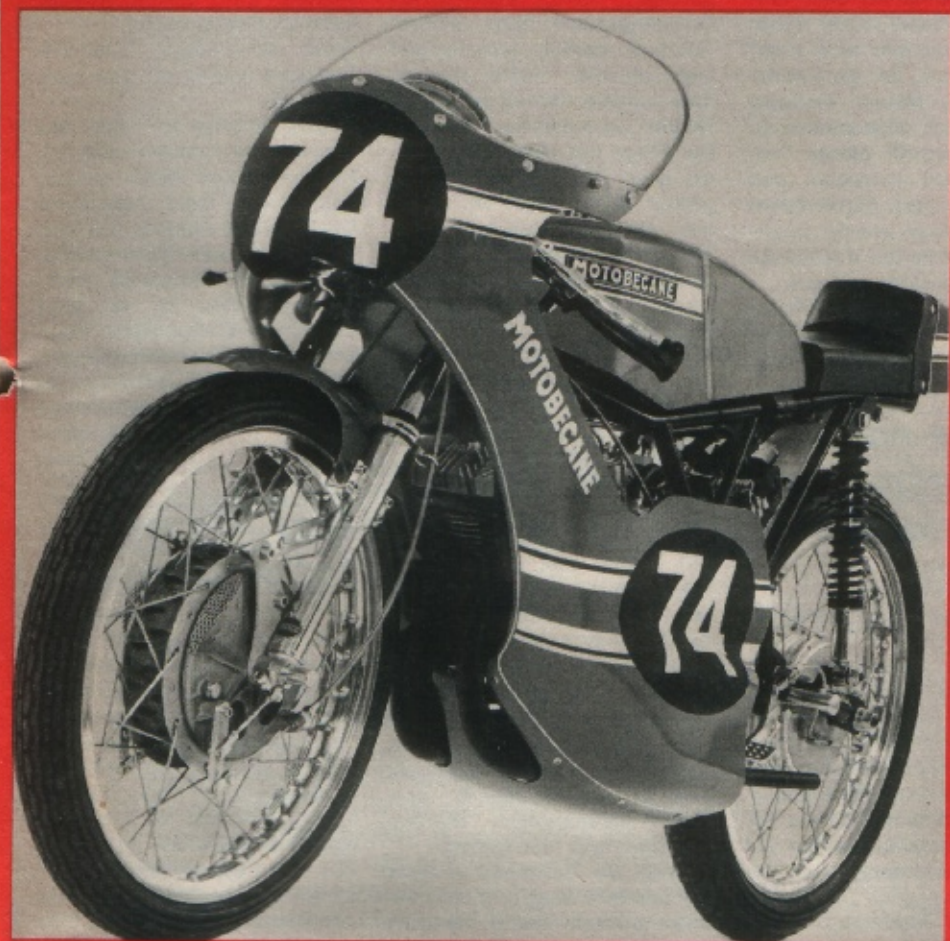


**PARISER
MILON**

3. Nov. '73 / DM 1.80

22

Belgien bfr 29. —, Dänemark dkr 4.50, Finnland fmk 3. —, Frankreich FF 3.30, Griechenland Dr 25. —, Island lkr 70. —, Italien Lit 450, Jugoslawien Din 11. —, Kanada can \$ —.80, Korea PKR 1.50, Luxemburg lfr 29. —, Niederlande hfl 2.10, Norwegen nkr 4.50 (inkl. moms.), Österreich öS 14. — (inkl. MWSt.), Portugal Esc 18.50, Spanien Ptas 50. —, Schweden skr 3.75 (inkl. moms.), Schweiz sfr 2.20, Türkei TL 10. —, USA US\$ —.80, Übersee \$ —.80. Printed in Germany



Der „Pariser Salon“ (Seiten 13–15) vermittelte einen interessanten Überblick über das Motorradangebot in Europa (Bild oben). Auf den Seiten 21–23 berichten wir über Zwei- und Viertakt-Neuentwicklungen bei Laverda (links), und außerdem fehlt natürlich auch der Testbericht nicht: auf den Seiten 8–12 bringen wir den Nürburgringtest der Yamaha RD 250 (Bild rechts).

INHALT 22

Briefe an uns	4
Sachverstand und Sachverständige	5
Aktuelles	6
Nürburgringtest Yamaha RD 250	8
Pariser Salon	13
Nochmals: „Kopfschütteln“	16
Zubehör	17
Pipeline	18
Laverda baut Zweitakter	21
Sechstage-Nachlese	24
Endlauf zur Trial- Europameisterschaft 1973 in Kiefersfelden	28
Sportnotizen	30
Sport mit Serien- Motorrädern	32
Moto Cross-Jupo-Lauf in Weilheim	34
Deutscher Bahnmeister- schafts-Endlauf in Lüdingshausen	40
Moto Cross-Finallauf in Gerstetten	43
Veteranen: Nur Fliegen ist teurer	72
Versicherungen	73
Vorschau	74

LAVERDA

BAUT ZWEI- TAKTER



Oben: Der Laverda-Scrambler, leichter Doppelschleifen-Rahmen.
Unten: Laverda 250/420 ccm: vierstromgespülter LM-Zylinder mit Doppelzündung und vollgekapselter Kette zum Hinterrad.



Die Firma Laverda ist ein sehr rühriges, im Familienbesitz befindliches Unternehmen. Während andere italienische Motorradhersteller, teilweise mit erheblich größerer Kapazität, seit geraumer Zeit ihre Programme kaum geändert haben, ist man bei Laverda unentwegt mit neuen Ideen beschäftigt und mit der Ausweitung des laufenden Programms an Motorrädern.

Im Oktober siedelte die Laverda-Motorradfabrik in ein ganz neues Werk um; es liegt ebenfalls in Breganze (in der Nähe von Vicenza in Norditalien) und bedeckt 12 000 Quadratmeter Fläche eines insgesamt 60 000 Quadratmeter großen Grundstücks, auf dem sich auch ein eigener Test-Kurs befindet.

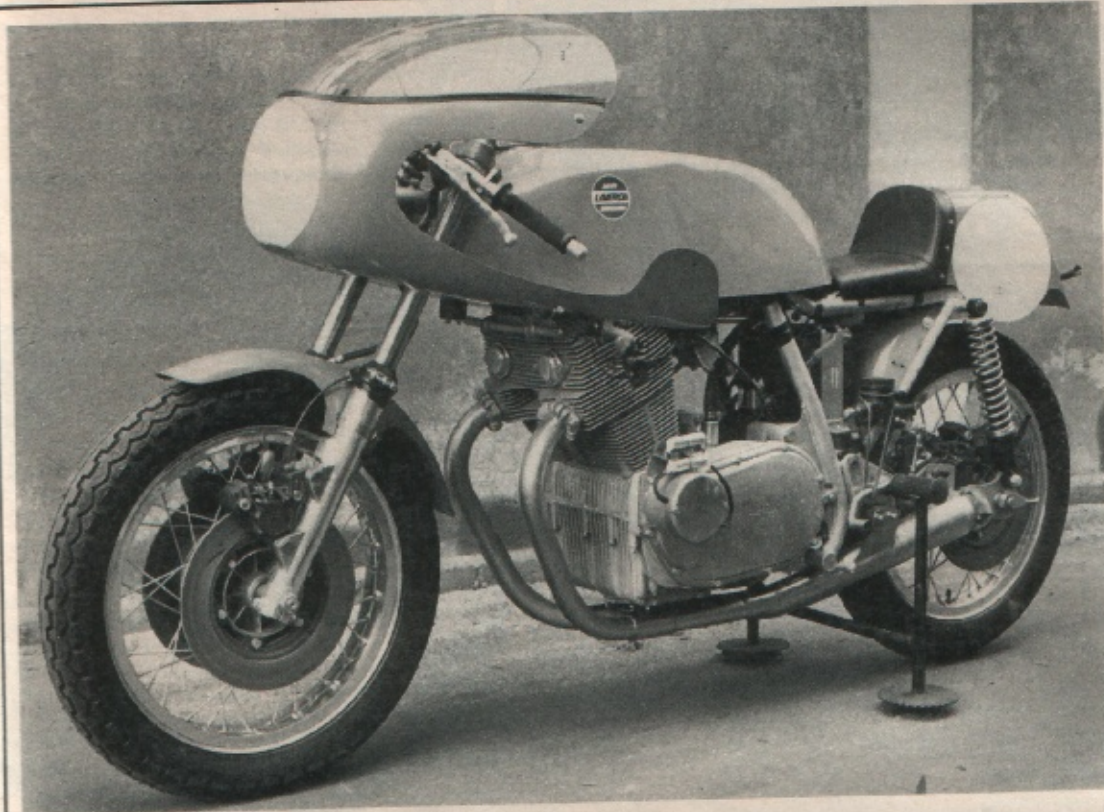
In diesem Werk wurden getrennte Montagebänder für die Viertaktmodelle SF 750 und 1000 (die Dreizylindermaschine) ebenso installiert wie für die ganz neuen Zweitakt-„Off road“-Modelle mit 250 und 420 ccm, die ab 1974 geliefert werden sollen.

Ich habe kürzlich einen ganzen Tag im Werk Breganze verbracht,

um diese neuen Modelle zu fahren und Einzelheiten über sie zu erfahren. Es ist ja so, daß Laverda nicht neu im Geschäft der Geländemaschinen ist, denn schon ausgangs der fünfziger und in den frühen sechziger Jahren wurden hier 100 und 125 ccm-Viertakt-Geländemaschinen produziert, die sowohl bei den italienischen Geländemeisterschaften als auch bei der Sechstagesfahrt erfolgreich waren.

Heute geht der Trend auf diesem speziellen Sektor, wie bekannt, zum Zweitakter, und Laverda ist ihm nun mit den ersten Zweitakt-Scramblermodellen gefolgt. Interessante Details, wie z. B. vier Spülkanäle, Leichtmetall-Zylinder, elektronische Doppel-Zündung (mit dem Dekompressionsventil zwischen den beiden Zündkerzen), schrägverzahnter Primärtrieb, Trockenkupplung, Magnesium-Kurbelgehäuse u. a. begegnen einem hier. Laverda ist für seine fortschrittlichen Konstruktionen bekannt. So ist bei den neuen Modellen der Rahmen natürlich eine klassische Doppelrohr-Konzeption, gebaut unter Verwendung

LAVERDA BAUT ZWEI- TAKTER



von Chrommolybdän-Rohr und mit einem Steuerkopf, der es ermöglicht, binnen Minuten den Lenkungswinkel in drei Positionen zu verändern. Ganz nach Wunsch des Fahrers (und dem Charakter der Strecke) kann auf diese Weise ein Winkel von 28, 29 oder 30 Grad erreicht werden. Zunächst sollen die neuen Modelle übrigens (entsprechend den Bildern) als Scrambler geliefert werden, später aber auch in einer Spezial-Enduro-Version sowie als Moto Cross-Maschinen. Die Entwicklung dieser Laverda-Geländemaschinen begann bereits 1970. Sie wurde stetig weitergeführt – allerdings nur so weit, als das die erforderlichen Entwicklungsänderungen am Modell SF 750 (das den Schwerpunkt der Laverda-Produktion darstellt) und an der Tausender gestatteten. 1972 begannen die Zweitaktmodelle ihre endgültige Form anzunehmen, und Anfang 1973 wurde mit den Fahrversuchen begonnen – in den Händen erfahrener Geländespezialisten ebenso wie mit den Testfahrern des Werks im Sattel.

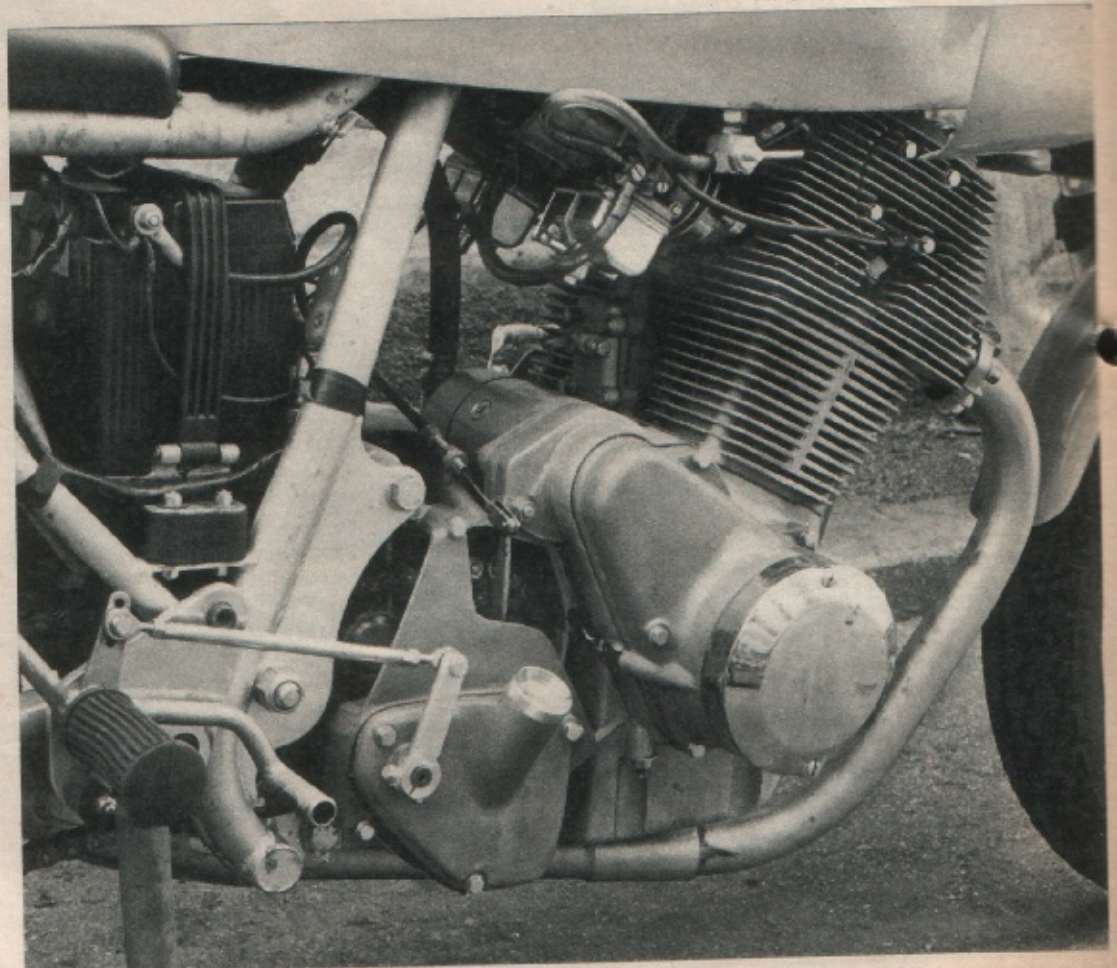


Oben: der neue production racer SFC 750 mit Modifikationen an Fahrwerk und Motor, der 70 bhp ans Hinterrad bringen soll.

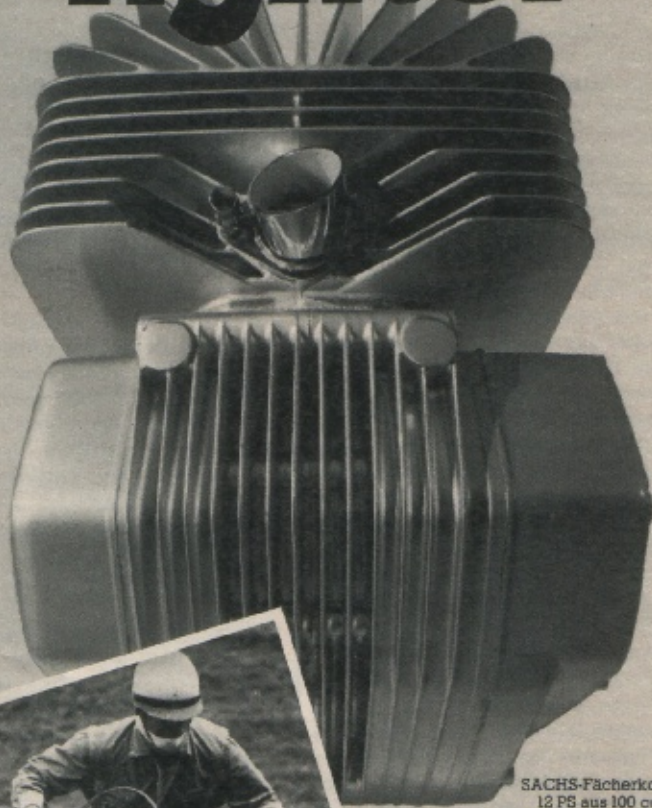
Kleines Bild: Sie entwickelten die neuen Zweitakt-Laverda: (von links) der erfolgreiche Gelände- und Sechstagesfahrer Edoardo Dossena, der Technische Direktor Luciano Zen und der Junior-Chef, Ing. Piero Laverda.

Rechts: Der jetzt mit elektronischer Zündung arbeitende Laverda-Twin mit seitlich angebautem Wechselstrom-Generator.

Fotos: Perelli



Gold-fighter



SACHS-Fächerkopf.
12 PS aus 100 ccm,
15 und 18 PS aus 125 ccm -
Literleistungen wie bei
stärksten Rennwagen.
Elektronische Zünd-
anlage serienmäßig!



Errang unzählige Siege, Pokale und hervorragende Plätze - in einer Breite, die beispielhaft ist. Die Sechstagesfahrten 1971 und 1972 erbrachten in den Klassen 50-125 ccm jeweils 69% aller ausgeschriebenen Goldmedaillen. Diese erfolgreichen Kämpfer ums Gold baut SACHS. Auch in diesem Jahr gilt unverändert: mit SACHS starten - auf Sieg setzen, im Sport wie im Alltag.



Fichtel & Sachs Schweinfurt

Tatsächlich ist ja an geeignetem Testgelände unmittelbar in Werksnähe kein Mangel, denn die Fabrik befindet sich direkt vor den Ausläufern eines gebirgigen Landesteils - eine Gegend, in der während des Ersten Weltkriegs lange heftige Kämpfe tobten und die deshalb unzählige Militärstraßen und Pfade aufweist, die freilich zum Teil verrottet sind. Außerdem steht natürlich in erreichbarer Nähe auch jenes Gelände zur Verfügung, in dem alljährlich unter schweren Bedingungen die „Valli Bergamasche“ stattfindet.

Beide Motoren ließen sich, ob kalt oder warm, ohne Schwierigkeiten starten - allerdings liegt der Kickstarterhebel etwas zu hoch für einen kleinen Fahrer. Vorteilhaft ist, daß sich der Motor auch bei eingeschalteten Getriebegängen anwerfen läßt - man muß dabei lediglich die Kuppelung ziehen.

Ausgerüstet mit einem 32er bzw. 35er, über Gummizwischenstück angeschlossenem Vergaser haben beide Motoren, besonders natürlich der größere, dank offenbar „zahmer“ Steuerzeiten von unten heraus einen guten Abzug, sie hängen auch in schwierigen Situationen willig am Gasdrehgriff. Das Fünfganggetriebe ist, wie die Einzelteile zeigen, sehr kräftig ausgeführt, es hat kurze Schaltwege, und der Leerlauf ist immer leicht zu finden.

Das Gewicht der Maschinen wurde mit 110-115 kg angegeben, und mit Steuerkopf-Mittelstellung ließen sich beide Modelle im Gelände und auf der Straße leicht und sicher fahren. Der oberste Getriebegang ist nur für die Straße gedacht, und tatsächlich hat man auch bis zum Vierten einen weiten Geschwindigkeits-Spielraum, so daß sich auch mit ihm Geschwindigkeiten bis 120 km/h mit der 250er und bis 130 mit dem größeren Modell erreichen ließen, ohne daß man das Gefühl hatte, die Motoren dabei drastisch zu überdrehen. Andererseits erschienen auch die (von Laverda selbst gebauten) 180 x 25 mm-Elektronnaben-Bremsen als guter Kompromiß für Gelände- und Straßeneinsatz, wenn gleich sicherlich beim Bremsen auf Asphaltstraßen aus Spitzengeschwindigkeit Fontana-Bremsen noch etwas mehr Reserve zeigen würden.

Die Sitzposition ist gut und unverkrampft, aber leider ist der 11 Ltr. fassende Stahlblechtank dort, wo normalerweise die Knie liegen, etwas zu breit, was beim Stehen in den Rasten, also beim Fahren im Trial-Stil, hinderlich ist.

Die Maschinen sind mit einem großdimensionierten Kunststoff-Trockenfilter ausgerüstet, das unterhalb der Sitzbank in einem Fiberglas-Geräuschdämpfergehäuse untergebracht ist. Sie haben eine untenliegende Auspuffanlage mit schräg nach oben führendem, flachem Schalldämpfer, eine nach MZ-Art voll gekapselte und geführte Hinterradkette, sind 2.75-21 vorn und 4.00-18 hinten bereift und mit Borrani-Leichtmetallfelgen ausgestattet.

Alles in allem sind diese neuen Laverda-Zweitaktmodelle der erste und dazu recht bemerkenswerte Versuch der italienischen Industrie, auch auf dem Gebiet der Mittelklasse-Geländemaschinen Fuß zu fassen.

Da ich nun mal schon bei Laverda war, gab sich auch Gelegenheit, einen Blick auf drei soeben fertiggestellte Rennmaschinen des Typs SFC 750 zu werfen. Bei ihnen ist der Rahmen um 4 cm tiefer geworden, ein neu gestalteter Tank ergibt eine bessere Fahrerposition. Die auch hier mit einer obenliegenden Nockenwelle arbeitende Zweizylindermaschine mit Fünfganggetriebe ist mit elektronischer Zündung ausgerüstet und einem Wechselstrom-Generator (so daß die Lichtmaschine nicht mehr vor dem Kurbelgehäuse liegt), eine „Zwei-in-Eins“-Auspuffanlage und kleine Verbesserungen an den Inneren lassen 70 bhp bei 7600 U/min am Hinterrad resultieren, wobei brauchbare Leistung bereits bei 3000 U/min einsetzt. Der Übergang zur vollen Scheibenbremsung hat sich als vorteilhaft erwiesen, wobei die Entwicklung gemeinsam durch Laverda und Brembo erfolgte (die Doppel-Scheibenbremse vorn wird auch die 1000er Dreizylindermaschine erhalten).

Im Zuge der Verbesserungen konnte übrigens das Trockengewicht von 215 auf 205 kg gesenkt werden, und so wie hier beschrieben (und im Bild zu sehen) sollen diese Rennausführungen Anfang 1974 für Privatfahrer lieferbar sein.

Carlo Perelli