

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 DE-15-Unterricht fürs Fahren auf einsehhalb Seiten beschränkt, in dem aber eine ausführliche Montage- und Einstellenanleitung 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 8000 km richtig Leistung zeige.

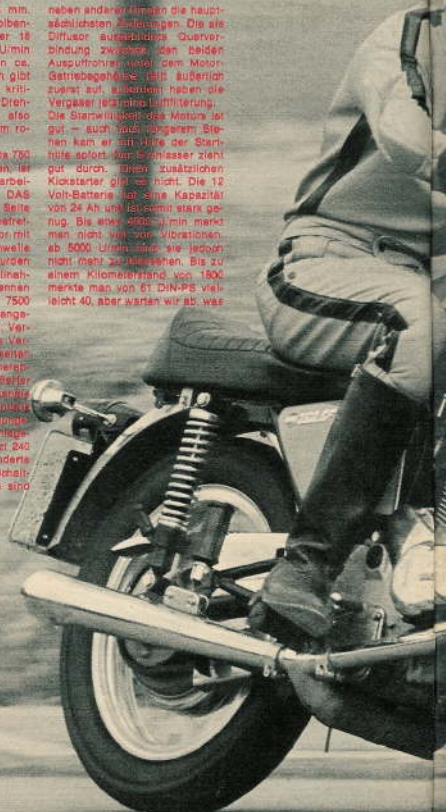
Nachschön — bei Motorradmotoren mit Graugußzylinder soll man ja wohl zuerst noch Vorsicht walten lassen, aber es sei uns die Anmerkung gestattet, daß diesfalls Sache doch im Jahre 1973 eine technische Rückständigkeit ist (immerhin gibt es Firmen die ausdrücklich im Handbuch anmerken, daß ihr Motorradmotor 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 kollektiven Einfahrhinweisen verbunden, aber wir haben uns deswegen an diese Hinweise gehalten, damit niemand von „falscher“ Behandlung der Testmaschine“ reden kann. Darwegen also fehlt unter dem Diagrammen noch die Beschleunigungsdiagramme und eine Angabe der Höchstgeschwindigkeit, 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 2/1970, Seite 16.) Die Verbesserungen betreffen in erster Linie den Motor mit der oberliegenden 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 Schwelgenzeiten mit dem in der Ottanzahl herabgesetzten Benzin), vergrößertes Durchschnitt der Ansaugventile (jetzt 36 mm) und damit etwas Vergrößerung der Beschleunigungspumpe, neue Kurbelwellenlagerung, Kerzenwärmewen jetzt 240 (statt bisher 340), veränderte Auspuffanlage, verstärkte Schaltkräuen im Getriebe — das sind

neben anderen Dingen die hauptsächlichsten Änderungen. Die als Diffusor ausstrahlende Querverbindung zwischen den beiden Auspuffrohren (wie! Dem Motor-Gestriebegehäuse) führt außerdem zur Vergrößerung der Luftführung. Die Sternwelligkeit des Motors ist gut — auch nach längerem Benutzen kam er mit Hilfe der Sternhüte sofort für 5 min Wasser zieht gut durch. Ihnen zusätzlichen Kickstarter gibt es nicht. Die 12 Volt-Batterie hat eine Kapazität von 24 Ah und läuft mit stark genug. Bis etwa 4000 U/min merkt man nicht mehr von Vibrationen, ab 6000 U/min sind sie jedoch nicht mehr zu übersehen. Bis zu einem Kilometerstund von 1500 merkte man von 61 DIN-PS vielleicht 40, aber warten wir ab, was



DIE SCHÖNE



nach 8000 Kilometern an Leistung gemessen werden kann.

Der Lancharakter ist ähnlich der großen englischen Twins, was sich vor allem beim Gegeben 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-Bummellei ruckartig herumstochern. Im Gebirge merken wir das auch in engen Kehren auf schlechteren Straßen. Nun ist allerdings auch der Drehweg des Drehgriffes mit den beiden Zügen (kein Seilzug, verteilbar) von Null bis Vollgas sehr kurz und der I. Gang knapp übersetzt. Angenehm übrigens der Quersieg 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 12,73/9,15/6,88/5,70/4,86 (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, 187 km/h und 195 km/h. Aus Gründen der „Fahrricht“-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 Pässe führten, mußte ein im Getriebe defekter Konus ersetzt werden. Ansonsten lassen sich die Gänge genau und leicht schalten.

leichte Schaukel in schnellen Kurven bei weicher Straße zu bemerken, wenn das Motorrad mit zwei Personen belastet ist. Da die Sitzposition mit der serienmäßig recht hoch gestellten Fußrasten für einen langhaxigen Fahrer ungenügend auf langen Strecken ist — man bekommt auf die Dauer Schmerzen in den Oberschenkeln — wurden sie etwas tiefer eingestellt und die Fußhebel der Schaffung und der Bremsa entsprechend ebenso nachgestellt. Das war dann erträglich. Bei diesen Arbeiten erkannten wir, daß das Werk an eine solche Einsteilung weniger dachte, so daß wir die Fußrasten-träger entsprechend hinbiegen mußten.

Nun war man in Schräglage aber immer noch nicht zuerst mit der Rastle 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 un bequem. Im Gegensatz zu der 750 cm³ Laverda „GT“ ist unsere Testmaschine nicht als Sportmaschine nicht in erster Linie für Tourenfahrten mit zwei Personen ge-

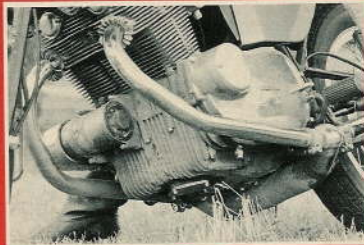
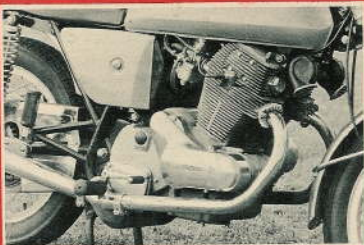


Bild oben: Der E-Starter liegt hinter den Zylindern, die Lichtmaschine mit Keilriemenantrieb vor dem Kurbelgehäuse.

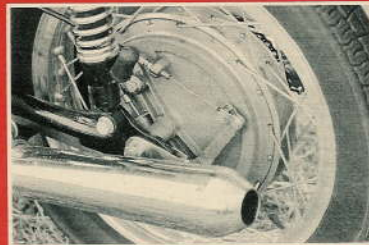
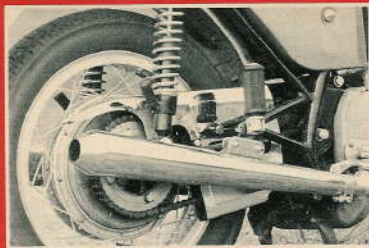
Darunter: Das Gehäuse ist horizontal teilbar. Olinhalt 3 Liter. Darunter die Verbindung beider Auspuffrohre.

Gesamtbild: Gewicht trocken 216 kg, Radstand 1466 mm, Tankinhalt ca. 18 Liter, Unten: Lenkerpartie.
(Fotos: Klacks)



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 treibenden 250 cm³ Honda CB 77 stammt. Bei Geschwindigkeiten unterhalb von 150 km/h ist eine



*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.*



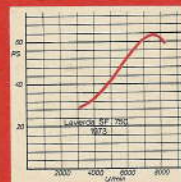
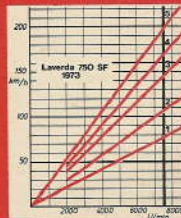
dacht, sondern als Kurvenstabilisator für Einzelgänger. Trotzdem dürfte sie die Maschine sein, die mehr gekaut und gefahren wird – und deswegen sollte man auch mehr an den Komfort für den Mitfahrer denken. Wobei auch die Härte der Hinterradfeder zu erwähnen ist.

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 Pöbelfahrten zeigen, sondern was auch auf kurvenreichen Straßenabschnitten zu bemerken war. Dabei haben die Neben eine Art Turbo-Kühl-luftführung, wobei jedoch noch zu

prüfen ist, inwieweit die Bremse dadurch wasserempfindlich werden.

Die Ausstattung

Sehr schöne Lichtmaschinen-Leistung mit 150 Watt. Dabei setzen wir keine Bedenken für ausreichende Kapazität, die für den Elektrizitätsbedarf wird. Der Scheinwerfer ist sehr flach geworden, Blinker und Schaltarmaturen sind englischen Ursprungs (Lucas), die getrimmten 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 für einmal nicht gespart hat und von der billigen Quakete abkommen ist. Es gibt eine einseitige Höhenstirzbank 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 Schone“ 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 (Zylinder-Takt)	4	4	4	2	4	2
Zylinderanzahl	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	81/83	71/73	67/70	70/74
Hubraum (cm³)	744	746	736	748	740	738
Leistung (DIN-PS bei U/min)	61/7500	50/6200	67/6000	68/6800	60/7750	52/6900
max. Drehmoment bei U/min (mkg)	6,1/6500	6,0/5000	6,3/7000	6,7/6900	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	2,62	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 (1 – Test/W – Werk)	195 W	176,47 T	196,85 T	203 W	193,55 T	171,87 T
Preis in DM (ohne Gewähr!)	6800,-	6450,-	6598,-	5690,-	6310,-	6250,- (6590,-)
ca.-Preis pro DIN-PS	111,-	129,-	98,-	82,-	105,-	120,- (126,-)