

test & technik

Vergleichstest Laverda 750 S gegen Yamaha TRX 850

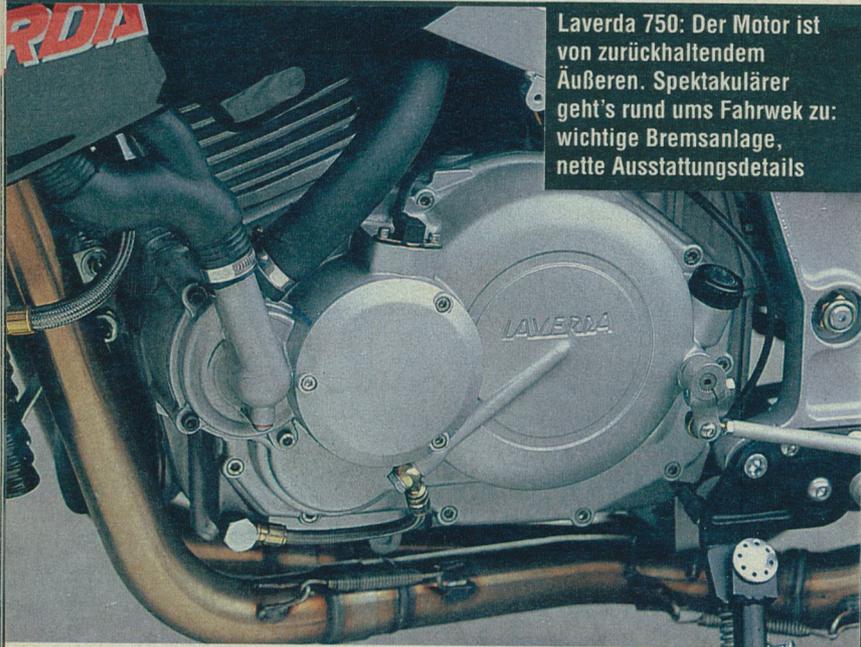


Folgeerscheinung

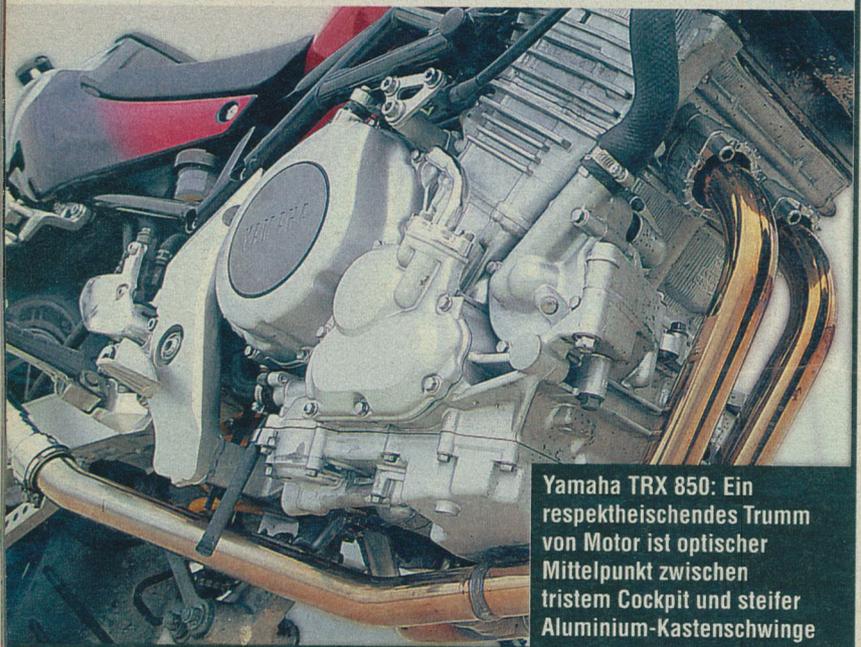
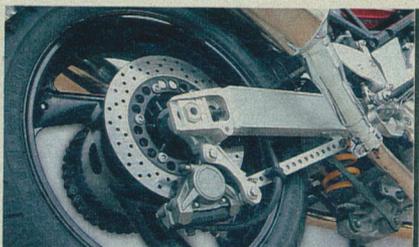
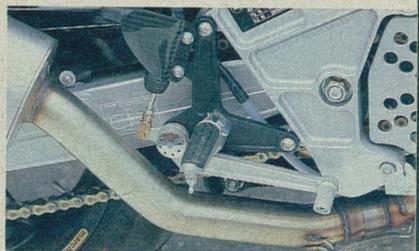
Paralleltwins unter sich: mit Startvorsprung vornweg

Yamahas TRX 850, auf Verfolgungsjagd Laverdas neue 750er.

Von Jürgen Schmitz; Fotos: Markus Jahn



Laverda 750: Der Motor ist von zurückhaltendem Äußeren. Spektakulärer geht's rund ums Fahrwerk: wichtige Bremsanlage, nette Ausstattungsdetails



Yamaha TRX 850: Ein respektheischendes Trumm von Motor ist optischer Mittelpunkt zwischen tristischem Cockpit und steifer Aluminium-Kastenschwinge

Vergleichstest

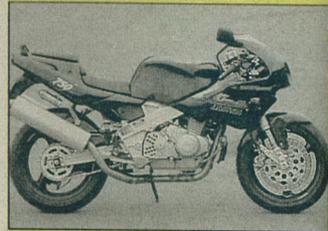
Eine frühe Geburt muß nicht zwangsläufig in ein gnadenreiches Dasein münden, ebensowenig führt eine Spätvorstellung unausweichlich auf den Weg zur Strafbank des Lebens. Gar nicht so einfach, den richtigen Zeitpunkt zu finden.

Yamahas Marketing-Leute können ein Lied von der Schwierigkeit des richtigen Timings singen: Da schicken sie mit der TRX 850 von der Pole-Position eine kompetente, sportliche Zweizylinder-Maschine ins Rennen um die Gunst derer, denen japanische Vierzylinder zu eintönig und italienische Twins zu desmodromisch sind, und was geschieht? Den einen ist die TRX mit ihrem Gitterrohrrahmen zu sehr nach Bologneser Art geraten, die anderen stoßen sich am Motor, der ihnen – so ganz ohne Zylinderwinkel – dann doch nicht italienisch genug anmutet. Das ist nicht schön, das tut weh. Und dann kommen noch Honda und Suzuki als Nachzügler mit ihren V-Zweizylinder-Sportlern und ernten auf Antrieb stehende Ovationen.

Es wäre nicht überraschend, hätte die Entwicklung im Zweizylinder-Marktsegment auch bei Laverda für betretene Stimmung gesorgt. Die neue 750er ist reichlich spät dran, sie teilt mit ihrem im Prinzip altgedienten Paralleltwin das Schicksal der TRX, gegen den Trend zum V-Motor kämpfen zu müssen, sie kann nicht mit aufsehenerregender Leistung prahlen, und ihr Preis ist ganz schön happig ausgefallen.

18840 Mark kostet die Laverda, um genau zu sein, während die TRX schon für 15690 Mark zu haben ist. Die Erwartung, für drei zusätzliche braune Scheine beim exklusiven Italiener üppiger bedient zu werden als beim Japaner um die Ecke, verflüchtigt sich angesichts der beiden Motorräder. Die Yamaha bietet vordergründig mehr Motorrad fürs Geld, ist größer, breiter,

Laverda



750 S

Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Naßsumpfschmierung, elektronische Saugrohreinjektion, Motormanagement, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 350 W, Batterie 12 V/18 Ah.

Bohrung x Hub 83 x 69 mm

Hubraum 747 cm³

Verdichtungsverhältnis 10,5:1

Nennleistung 76 PS (55,6 kW) bei 8200/min

Max. Drehmoment 7,1 kpm (70 Nm) bei 7200/min

Kolbengeschwindigkeit 20,7 m/sek bei 9000/min

Kraftübertragung

Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Primärübersetzung 2,66

Sekundärübersetzung 2,50

Getriebeübersetzung

2,17/1,48/1,11/0,90/0,78/0,68

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Alu-Profilen, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 40 mm, mit verstellbarer Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Alu-Profilen, Zentralfederbein, über Hebelsystem angelenkt, mit verstellbarer Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn mit Vierkolbensätteln und schwimmend gelagerten Bremscheiben, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten mit Zweikolbensattel, Ø 245 mm, Alu-Gußräder.

Federweg v/h 120/100 mm

Felgenreöße vorn 3,50 x 17

hinten 5,00 x 17

Reifengröße vorn 120/60 ZR 17

hinten 160/60 ZR 17

Maße und Gewichte

Lenkkopfwinkel 64 Grad

Nachlauf 103 mm

Radstand 1375 mm

Sitzhöhe* 790 mm

Lenkerbreite* 670 mm

Wendekreis* 7100 mm

Gewicht vollgetankt* 206 kg

Radlastverteilung* v/h 47/53 %

Zuladung* 194 kg

Tankinhalt/Reserve 16/3 Liter

Ausstattung/Preis

Lieferbare Farbe Schwarz

Garantie ein Jahr

ohne Kilometerbegrenzung

Preis* 18840 Mark

*Preis inkl. MwSt. und Nebenkosten.
*MOTORRAD-Messungen

Yamaha



TRX 850

Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, zwei Ausgleichswellen, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, fünf über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Trockensumpfschmierung, Mikuni-Vergaser, Ø 38 mm, Transistorzündung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 315 W, Batterie 12 V/10 Ah.

Bohrung x Hub 89,5 x 67,5 mm

Hubraum 849 cm³

Verdichtungsverhältnis 10,5:1

Nennleistung 83 PS (61 kW) bei 7500/min

Max. Drehmoment 8,9 kpm (87 Nm) bei 6000/min

Kolbengeschwindigkeit 18,0 m/sek bei 8000/min

Kraftübertragung

Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, O-Ring-Kette.

Primärübersetzung 1,72

Sekundärübersetzung 2,29

Getriebeübersetzung 2,57/1,85/1,43/1,17/1,04

Fahrwerk

Gitterrohrrahmen aus Stahlrohr, Motor mittragend, Telegabel, Standrohrdurchmesser 41 mm, mit verstellbarer Federbasis und Zugstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Alu-Profilen, Zentralfederbein, über Hebelsystem angelenkt, mit verstellbarer Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn mit Vierkolbensätteln und schwimmend gelagerten Bremscheiben, Ø 298 mm, Scheibenbremse hinten mit Zweikolbensattel, Ø 245 mm, Alu-Gußräder.

Federweg v/h 120/130 mm

Felgengröße vorn 3.50 x 17

hinten 5.00 x 17

Reifengröße vorn 120/60 ZR 17

hinten 160/60 ZR 17

Maße und Gewichte

Lenkkopfwinkel 65 Grad

Nachlauf 97 mm

Radstand 1435 mm

Sitzhöhe* 790 mm

Lenkerbreite* 660 mm

Wendekreis* 5600 mm

Gewicht vollgetankt* 213 kg

Radlastverteilung* v/h 48/52 %

Zuladung* 207 kg

Tankinhalt 18 Liter

Ausstattung/Preis

Lieferbare Farben Schwarz, Rot

Garantie zwei Jahre

ohne Kilometerbegrenzung

Preis* 15 690 Mark

stattlicher – eben eine ausgewachsene 850er. Bei der Laverda bedarf es schon der Aufkleber auf dem Sitzbankhocker, um ihre Klassenzugehörigkeit klarzustellen: Kurz, niedrig und kompakt wie sie ist, ginge sie ohne weiteres als 500er durch.

Ihr Hang zur Kleinkunst, ihr Verzicht auf physische Ausschweifungen gereicht der Maschine freilich unter sportlichen Aspekten zum Vorteil. Mit 206 Kilogramm Lebendgewicht, dicht gedrängt zwischen 1375 Millimeter Radstand und auf moderat breiten Reifen ins Rollen gebracht, ist die Laverda jederzeit hellwach für die Wünsche des Fahrers. Blitzartiges Abwinkeln und ebenso schnelles Wiederaufrichten in schnellen Kurven, das macht die 750 mit exemplarischer Leichtigkeit. Und ohne Hinterhältigkeiten in anderen Bereichen: Ohne Kipeln umrundet die Maschine enge Kehren, ohne zu zucken bolzt sie bei Topspeed über Brückenkanten, ohne Kursverluste toleriert sie in Schräglage den Griff zu den fein dosierbaren Brembo-Stoppere.

Das schönste dabei: Der Spaß am Kurvenflitzen geht auch bei schlechter Streckenbeschaffenheit nicht verloren, denn von sportlich-italienischer Härte kann beim Laverda-Fahrwerk keine Rede sein. Gabel und Zentralfederbein sprechen feinfühlig auf kleine Unebenheiten an und kapitulieren auch nicht, wenn's knüppeldick kommt – eine gelungene Grundabstimmung, die vorn und hinten über zahllose Dämpfer-Einstellmöglichkeiten beeinflusst werden kann. Und dann sind da noch die Pirelli Dragon-Reifen, die für hohe Lenkpräzision und so viel Grip geradestehen, daß der Seitenständer auf Dauer buchstäblich auf der Strecke bleibt.

Schlechte Karten also für die TRX? Kann man so nicht sagen. Auf der Waage straft die Yamaha ihr bulliges Aussehen mit gerade mal 213 Kilogramm Gewicht Lügen, und die für das Handling relevan-

Gefühls- echt



Damenjacke «Sandra»

Lady Fashion



Hotline:

07631 180 449

<http://www.ixs.de>

Den Katalog 97 gibt's für DM 5.- in Briefmarken bei:
hostettler GmbH, Postfach 1148, 79371 Müllheim/Baden



In der Kürze liegt die Würze: Laverdas Klein-Kunstwerk umrundet Kurven mit erfrischender Behendigkeit

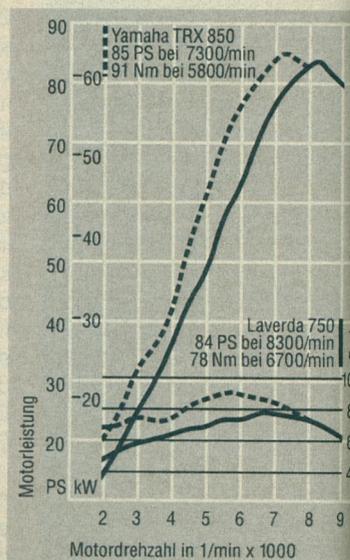


Länge läuft: Die größere, schwerere Yamaha ist der Laverda im Handling dicht auf den Fersen

Vergleichstest

ten Fahrwerksdaten weisen den Japan-Twin auch nicht gerade als Langholztransporter aus. Gut, die TRX legt bei abrupten Richtungsänderungen nicht die lässige Unbeschwertheit der Laverda an den Tag, hat auch nicht ganz deren direkten Draht zwischen Straße und Lenkerenden – Unterschiede, die zu kleinen Unterschieden werden, sobald die Yamaha statt auf den serienmäßigen Michelin Macadam-Pneus ebenfalls auf Pirelli Dragons unterwegs ist. Doch auch mit Original-Gummis gehört ihr Fahrverhalten immer noch zum Besten, was in der Big Twin-Klasse geboten wird: in Kurven, ob topfeben oder mit onduliertem Belag, der Neutralität verpflichtet, flink beim Umlegen, unbeirrbar im Geradeauslauf bei Höchstgeschwindigkeit, ungerührt bei Verzögerungstaktik in Schräglage.

Weniger überraschend als bei der kompromißlos auf Sport getrimmten Laverda kommt bei der Yamaha die komfortbetonte Abstimmung der Federungselemente. Das hintere Zentralorgan ist sehr sorgfältig beim Ausfiltern von feinen Stößen, 130 Millimeter



Der Laverda-Motor kommt später, aber gewaltig

KOSTEN

	Laverda 750	Yamaha TRX 850
Sturzteile		
Kupplungsarmatur	- ¹	45,82
Handbremsarmatur	- ¹	200,34
Rückspiegel	- ¹	97,88
Lenkerhälfte	- ¹	175,40
Blinker vorn und hinten	76,60	104,67
Tachometer	265,70	209,13
Drehzahlmesser	293,30	253,53
Scheinwerfer komplett	298,00	165,97
Fußrasten, Brems- und Schalthebel		
mit Halterungen	464,61 ²	602,43
Gabelstandrohr/Gleitrohr	- ¹	318,55
Vorderrad	1086,80	754,91
Schalldämpfer	- ¹	1041,51
Tank lackiert	724,50 ³	1262,85
Schutzblech vorn	- ¹	153,88
Rahmen komplett	- ¹	3235,31
Motorgehäusedeckel rechts	- ¹	156,12
Motorgehäusedeckel links	- ¹	198,71
Verkleidung komplett	- ¹	993,84
Summe	- ⁴	9970,85
Verschleißteile		
Kette, Ritzel und Kettenblatt	483,91	335,00
Bremsbeläge vorn und hinten	172,80	159,14
Kupplungsribscheiben (Satz)	418,56	130,00
Bremsscheibe vorn	289,00	313,77
Luftfilter	- ¹	40,81
Ölfiltersatz	- ¹	14,27
Reifen (durchschnittlicher Händlerpreis)	621,00 ⁵	539,00 ⁶
Summe	- ⁴	1531,99
Gesamtsumme	- ⁴	11502,84

Vom Hersteller empfohlene Preise in Mark, inklusive 15 % Mehrwertsteuer.
¹ Preise nicht verfügbar; ² ohne Fußrasten; ³ Tankattrappe; ⁴ keine Summe wegen;
⁵ Pirelli Dragon MTR 01/02; ⁶ Michelin Macadam 90 X

MESSWERTE

	Laverda 750	Yamaha TRX 850
Höchstgeschwindigkeit		
Solo (mit Sozius)	km/h	217 (199)
Beschleunigung (mit Sozius)		
0-100 km/h	sek	4,1 (5,2)
0-160 km/h	sek	9,0 (12,0)
Durchzug (mit Sozius)		
60-140 km/h	sek	13,1 (17,5)
60-160 km/h	sek	17,3 (23,7)
Tachometerabweichung		
Anzeige/effektiv 50/80/100/130	km/h	46/76/90/130
Kraftstoffverbrauch		
Kraftstoffart		Super
bei 100/160 km/h/Landstraße	Liter/100 km	3,9/6,1/5,4
Theoretische Reichweite		
Landstraße	km	296
Ölverbrauch		
	Liter/1000 km	-*

Maßbedingungen: Temperatur 20 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheim; Leistung an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Rollenprüfstand FLA 203. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± 5 Prozent; * nicht meßbar.

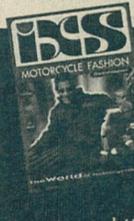
Gefühls-echt



Wir haben das Leder, das zu Dir passt:

12309 Berlin-Lichtenrade Motorrad Eulert, Groß Ziehtener Str. 2, Ecke Lichtenrader Damm · **20097 Hamburg** Profil Biker's Discount, Spaldinger Str. 210 · **21380 Artenburg** Biker Fashion, Inh. T. Oldenburg, Lorenz-Müller-Str. 1 · **22527 Hamburg** Werner Roth KG, Jaguarstieg 25 · **26871 Papenburg** Kradkluft Haschke, Gewerbegebiet Flachsmeerstraße · **27472 Cuxhaven** Mozuko, Inh. Christian Kolvenbach, Schüller Str. 41 · **28857 Syke-Schnepke** Motorradbekleidung Beate Steinberg, Schnepke Str. 15 · **29221 Celle** Celler Motorradhaus K. Milkereit, Hannoverische Heerstr. 26 · **29664 Walsrode** Schnell Motorradzubehör, Hannoverische Str. 49 · **32479 Hille** Motorrad-HofKrüger, Mühlenheide 8 · **32584 Löhne** Manfred Weihe, Koblenzer Str. 243 · **33604 Bielefeld** Tuff Motorsport, Inh. Thomas Groh, Detmolderstr. 70 · **35260 Stadellendorf-Niederlein** Motorrad Maus, Schweinsberger Str. 11 · **36124 Eichenzell** Motokram, Bürgerm.-Ebert-Str. 14 · **37269 Eschwege** GUM - Leder-fashion + Motorradbekleidung, Marktplatz 11 · **37603 Holzminden** Moto-Lück, Sollingstr. 5-7 · **40215 Düsseldorf** IXS Biker Shop, Corneliusstr. 55 · **41812 Erkelenz** M3 Motorrad Mode u. Mechanik, Roermonderstr. 16a · **44135 Dortmund** Motorradhaus Winckler, Heiliger Weg 50 · **44809 Bochum** Boesner Motorrad, Herner Str. 221-223 · **45478 Mülheim** Krad + Kluff, Saarnerstr. 346 · **45879 Gelsenkirchen** Motorrad-Zentrale H. Basdorf, Weberstr. 38-42 · **45894 Gelsenkirchen** TOP-FUEL, R. Buttgerit, Hagenstr. 28 · **46117 Oberhausen** Motorrad Kröber, Fahnhorst Str. 42-44 · **48153 Münster** Hürter GmbH & Co., Hammer Str. 420 · **49084 Osnabrück** Tuff Motorsport, Inh. Thomas Groh, Buersche Str. 140-142 · **49479 Ibbenbüren** Motorrad Bögel, Rudolf-Diesel-Str. 14 · **50674 Köln** Motorradbekleidung Jenke, Luxemburger Str. 41-43 · **52078 Aachen** Kohl Zweirad Treff, Neuenhofstr. 160 · **53121 Bonn** Motorrad Boldt, Justus-von-Liebigstr. 31 · **55286 Würzburg** Biker Land GmbH, Neunröhrenplatz 2 · **56073 Koblenz** Motorradladen Nissen, Moselweißerstr. 5 · **57076 Siegen** Helmes Motorradzubehör, Auf den Hütten 22 · **60386 Frankfurt** Holgers Zweirad Shop, Hanauer Landstr. 551 · **61169 Friedberg/Ockstadt** Motodrom Wetterau, Friedberger Str. 100 · **63589 Gelnh.-Linsengericht** Motorradladen Fallert, Lagerhaus Str. 7-9 · **63739 Aschaffenburg** MO Treff Herbert Faustmann GmbH, Hanauer Str. 37 · **63820 Elsenfeld** M + M Motorrad-Team, Glanzstoffstr. 1 · **64287 Darmstadt** MOTOLA Motorradzubehör, Kiesstr. 74 · **64560 Riedstadt** Dirk Weinberger, Suzuki-Vertragshändler, Bahnstr. 56 · **64625 Bensheim/Fehlheim** Motorradbekleidung Dreißigacker & Weimar, Kirchstr. 1 · **64711 Erbach** Zweirad Walz, Erlenbacher Str. 73 · **66111 Saarbrücken** Motorradzentrum am Rathaus, W. Kratz, Nassauer Str. 6 · **66839 Schmelz** Bodo Schmidt Motorsport, Am Erzweg 1 · **66885 Altenglan** pro moto, Inh. A. Moldenhauer, Kuseler Str. 13 · **66955 Pirmasens** Motorradhaus Ehret, Honda Vertragshändler, Blocksbergstr. 139 · **67071 Ludwigshafen-Oggersheim** Rinecker GmbH, Mannheimer Str. 12 · **67098 Bad Dürkheim** MSR Ratz, Phil-Krämer-Ring 8 · **68161 Mannheim** Tom's Motorradshop, R 7-40 · **68766 Hockenheim** Kawadrom Motorradhandels GmbH, Speyerer Str. 12 · **69502 Hemsbach** Tom's Motorradshop, Platanenweg 2a · **70469 Stuttgart** Honda-SG-Shop, Leitzstr. 51 · **71065 Sindelfingen** Honda-SG-Shop, Böblinger Str. 66 · **71277 Rutesheim** Motorradbekleidung Maier, Leonberger Str. 33 · **72147 Nehren** MCP Moto-Center Pflingsttag, Daimlerstr. 9 · **72800 Eningen** SBF Motorräder, Arbachtalstr. 30 · **73035 Göppingen** Schwabengarage AG, Im Pflingstwasen · **74369 Löchgau** Trinkner GmbH, Erligheimer Str. 7+20 · **74080 Heilbronn-Böckingen** Umbach & Keßler GmbH, August-Mogler-Str. 34 · **74629 Pfedelbach-Windschenbach** Motorrad Park A. Umbach, Verrenberger Str. 4 · **76133 Karlsruhe** Müller Motorrad-Bekleidung, Leopoldstr. 31 · **76455 Kuppenheim/Oberndorf** Motoallround, Lindenstr. 4 · **76829 Landau/Queichheim** Motorrad fashion Seiboth, Queichheimer Hauptstr. 43 · **77963 Schwanau-Nonnenweier** Motorrad Rubin, Mühlenstr. 43 · **79183 Waldkirch/Kollnau** Moto-thek im Elztal GmbH, Hauptstr. 11 · **79312 Emmendingen** Hänslle Motorradsport, Am Elzdamm 56 · **79589 Binzen** Motorrad Center Dreispitz, Am Dreispitz 9 · **79761 Waldshut-Tiengen 2** Motorradshop Waser, Industriest. 4 · **80686 München** Motorrad Spaett GmbH, Rüdeshheimer Str. 9 · **80797 München** Zweirad Lilie GmbH, Schleißheimer Str. 181 · **82256 Fürstenfeldbruck** Honda Motorrad Shop Evacan, Eduard-Friedrich-Str. 5 · **83236 Übersee** Wolfis Motorrad Shop, Hinterbichl 3 · **83471 Schöna u. Königssee** Martin's Enduro Shop, Schornstr. 43 · **84543 Eisenfelden b. Neuötting** Motorradsport Holzleitner, Gewerbestr. 3 · **85053 Ingolstadt** Poschner, Carl-Benz-Str. 9 · **88250 Weingarten** Zweirad Rimmel, Weltstr. 14 · **89075 Ulm** Schwabengarage AG, Marchtalerstr. 23 · **89129 Langenau** Storer GmbH & Co.KG, Karlstr. 26 · **90439 Nürnberg** Roswitha Rösler Zweiradbekleidung, Rothenburger Str. 253 · **90489 Nürnberg** Motorrad TAF, Rennweg/Ludwig-Feuerbach-Str. · **90765 Fürth/Bislohe** Zweirad-Center Stadler, Gründlicher Str. 248 · **91052 Erlangen** Motorrad Lippmann, Bayernstr. 35 · **91522 Ansbach** Motorrad TAF, Würzburger Landstr. 24 · **92224 Amberg** Peter Stadler PS-Motor-Center GmbH, Bayreuther Str. 2 · **92637 Weiden** Zweirad Weitensteiner GmbH, Dr.-Johann-Stark-Str. 11 · **93051 Regensburg** Zweiradcenter Stadler GmbH, Kirchmeiersstr. 20 · **93444 Kötzing** Gitte's Lederkistn, Arnbrücker Str. 40 · **94089 Neureichenau** 2-Rad-Paradies Denk GmbH, Dreissesselstr. 39 · **94315 Straubing** Zweirad-Center Stadler, Chamer Str. 47 · **94469 Deggendorf** Speedy Motorradshop, Westlicher Stadtgraben 13c · **95028 Hof** Motorsport Krause, Lessingstr. 43-45 · **95126 Schwarzenbach a. d. Saale** Motorradshop Franz, Inh. S. Guhs, Kirchenlamitzer Str. 50 · **95213 Münchberg** H & T Motorräder GmbH, August-Horch-Str. 6/A9 Nord Industriegebiet · **95448 Bayreuth** Drechsel & Wenzel, Am Pfaffenfleck 6 · **96369 Weissenbrunn/Kronach** Kallis Motorradschmiede, Am Steinbühl 4 · **97332 Volkach** M. Perschall GmbH, Im Seelein 22 · **97421 Schweinfurt** Speedy's Boutique, Bauerngasse 40 · **03044 Cottbus** Fritz Konzack, Bylener Str. 6 · **04349 Leipzig** Steuernagel, Seehausener Str. 15 · **08432 Steinpleis** Suzuki Hermann, Hauptstr. 69 · **09394 Hohndorf** Zweirad-Shop Fa. Uhlmann, Inh. K. Schäller, Rödlitzer Str. 5c

Weitere Händler erfragen Sie bitte unter unserer Hotline-Nummer.



Den Katalog 97 gibt's für
 DM 5,- in Briefmarken bei:
 hostettler GmbH
 Postfach 1148
 79371 Müllheim/Baden
 Hotline: 07631 180 449
<http://www.ixs.de>



1. Platz

Yamaha TRX 850

Unter den Blinden ist die Einäugige Königin – so könnte man hämisch den Sieg der Yamaha kommentieren. Gerechtere wäre das freilich nicht, denn vorurteilslos – also nicht durch die aktuelle V2-Brille – betrachtet, ist die 850er eine rundum gelungene Maschine ohne gravierende Schwächen: Ihr Motor geht druckvoll und kultiviert zur Sache, ihr Fahrwerk beherrscht die ganze Palette sportlichen Tuns, ohne den Komfort zu kurz kommen lassen, sie eignet sich zum Brötchenholen ebensogut wie für ausgedehnte Touren oder ein paar schnelle Runden auf abgesperrter Strecke. Nur für den Ego-Trip ist sie mit ihrem unspektakulären Äußeren weniger geeignet. Schlimm?



Vergleichstest

Arbeitsweg reichen auch für heftige Attacken, und oben drein trägt es – rundum einstellbar wie es ist – individuellen Wünschen Rechnung. Auch die Gabelbeine tanzen artig auf holprigem Parkett, sind aber tendenziell etwas weich in den Knien – straffere

Federn könnten das überstürzte Einknicken beim Bremsen und das nervöse Auf und Ab bei hohem Tempo auf richtig schlechtem Belag mildern.

Auf hohes Tempo zu schnalzen, erledigt die TRX ziemlich mühelos. Sie stürmt zwar nicht voran wie ein entfesseltes Big Bike, aber sie tut's mit Autorität und begleitet von der kräftigen Aussprache

zweier großer Zylinder. Nur mit dem rustikalen Antritt aus niedrigen Drehzahlen hapert's: Wenig Schwungmasse und die unregelmäßige Zündfolge, die auf die Kappe des technisch unsinnigen Kurbelversatzes von 270 Grad geht (irgendwie wäre der Paralleltwin wohl doch gern ein V-Motor geworden), werden bei allzu schaltfauler Fahrweise und bei

nachlässigen Starts immer wieder zum Stolperstein.

Daß auch der nunmehr wassergekühlte Laverda-Motor auf einem leichtgewichtigen Kurbeltrieb fußt, stellt sich beim ersten Dreh am Gasgriff heraus: Begleitet von einem schauerlich-schönen Ansaug- und Auspuffkonzert, rast der Twin so blitzartig die Drehzahlskala hinauf, daß man

2. Platz

Laverda 750

Laverdas neue 750er hält nichts von Kompromissen. Kurz, geduckt und mit enganliegender Plastikhaut notdürftig verkleidet, setzt sie voll auf die sportliche Karte. Ins Bild des Straßenfegers paßt das Fahrwerk: Handlich, zielgenau, spurstabil und mit guten Bremsen gesegnet, bietet es alle Voraussetzungen für ungetrübten Kurvenspaß. Zumindest für den, der bereit ist, die sehr „versammelte“ Sitzposition zu akzeptieren. Das fällt immerhin leichter, als sich auf Dauer auf den Motor einzulassen: Dessen unausgewogene Charakteristik – untenrum stolpernd, obenhinaus gierig drehend – kostet unter normalen Verkehrsbedingungen reichlich Nerven.

sich auf der falschen Veranstaltung wähnt. Dieser Eindruck verstärkt sich beim ersten Versuch, die 750er standesgemäß aus den Startlöchern zu katapultieren: Im unteren Drehzahldrittel ruckelt und bockt der Motor ungnädig, dazu kommt eine Kupplung mit der Dosierbarkeit eines Lichtschalters. Nein, mit vornehmer Zurückhaltung ist der

Laverda nicht beizukommen. Tüchtig Gas und die Kupplung, so gut es geht, schleifen lassen – das ist das einzige Rezept, die Maschine zügig auf Trab zu bringen. Scheu vor Drehzahlen ist auch sonst nicht angezeigt, und nicht von ungefähr stecken sechs Radpaare im (gottlob) sauber rastenden Getriebe. Bei unbehelliger Fahrt auf freien, kurvi-

PUNKTEWERTUNG

	Maximale Punktzahl	Laverda 750 S	Yamaha TRX 850	
Antrieb				
Fahrleistungen	Höchstgeschwindigkeit	10	8	8
	Beschleunigung	10	7	8
	Durchzug	10	7	8
Motor	Leistungsentfaltung	10	5	8
	Laufkultur	5	3	4
Kraftübertragung	Schaltbarkeit	10	8	8
	Getriebeabstufung	10	8	8
	Lastwechselverhalten	10	7	6
Summe	75	53	58	
Fahrwerk				
Fahrverhalten	Geradauslaufstabilität	10	9	9
	Stabilität in Kurven	10	8	7
	Stabilität auf welligen Straßen	10	8	7
	Stabilität Sozios	5	4	4
	Zielgenauigkeit	10	9	7
	Eigenlenkverhalten	5	5	4
Fahrkomfort	Handlichkeit	10	10	8
	Abstimmung Straße	10	9	9
	Abstimmung Sport	10	9	8
	Schräglagenfreiheit	10	8	9
	Sitzkomfort Fahrer	10	6	8
Bremsen	Sitzkomfort Sozios	5	1	1
	Bremswirkung	10	8	8
	Dosierung	10	7	7
Aufstellneigung b. Bremsen	5	4	4	
Summe	130	105	100	
Alltagstauglichkeit				
Wirtschaftlichkeit	Wind- und Wetterschutz	5	2	3
	Wartungsfreundlichkeit	5	3	3
	Bedienungsfreundlichkeit	5	4	4
	Theoretische Reichweite	5	3	4
	Licht	10	6	8
	Zuladung	5	3	4
	Kaltstartverhalten	5	4	5
	Inspektionsintervalle	10	7	5
	Summe	50	32	36
	Wirtschaftlichkeit	Anschaffungspreis	10	7
Garantie		10	4	8
Inspektionskosten		10	7	7
Verbrauch		10	8	9
Verschleiß/Sturzteile		10	-	-
Summe	50	26	33	

* Keine Wertung wegen unvollständiger Laverda-Preise. Die Addition der Punkte ergibt nicht notwendig die Platzverteilung. Hierin fließt auch die Schlußbeurteilung der beteiligten MOTORRAD-Testmännerschaft ein.

gen Straßen kann man gut mit der „sportlichen“ Motorcharakteristik leben – um dann doch immer wieder in die Falle zu tappen: Jede Ortsdurchfahrt, jede Zählflüssigkeit im Verkehr wird unweigerlich als Zumutung empfunden.

Ob die Sitzposition auf der Laverda als Zumutung empfunden wird, ist dagegen Geschmacksache. Auf jeden Fall

fordert sie einiges an Hingabe und ein Quentchen Leidenschaft. Dafür gibt's als Gegenleistung eine innige Verbindung von Mensch und Maschine. Die TRX hat das üppigere Raumangebot, verlangt nicht so viel Anpassungsvermögen, bietet besseren Windschutz – gute Voraussetzungen, auf lange Sicht die Laverda auf Distanz zu halten. □