

MOTORRAD



Die besten

Enduro

Vergleich

- Honda XL 500 S
- Suzuki DR 400 S
- Yamaha XT 500
- Honda XL 250 S
- Kawasaki KLX 250
- Yamaha XT 250
- Kawasaki KE 175
- Yamaha DT 175 MX



Honda - Neuheit

Test CB 750 F mit 79 PS

Honda - Pläne 1981

Fünfzylinder-Motor
Anti-Blockier-System
Monocoque-Fahrwerk

Doppeltest



Suzuki GS 850 Yamaha XS 850

Extrablatt

MOTORRAD
Reisen

Vier Wochenend-Tourentips:
Eifel, Harz,
Oberbayern,
Taunus



△
Exklusiv fuhr MOTORRAD die einzige Laverda mit einem Sechszylinder-V-Motor. Ein ungetrübtes Fahrerlebnis auf **Seite 36**

Ungeliebt sind Rocker. Sind sie wirklich so aggressiv? Liegt's vielleicht auch am Umfeld? Die Reportage **Seite 104**
▽

△
Abenteuerlich sind Reisen in den USA nach wie vor. Aber sie sind erschwinglicher geworden. Ein Reisebericht und viele Tips für Tourer im Extrablatt ab **Seite 63**

Erstarkt ist der Motor der 750er Honda und tut jetzt Dienst im Fahrwerk der Bol d'Or. **Seite 16**
▽



Sechsmachine

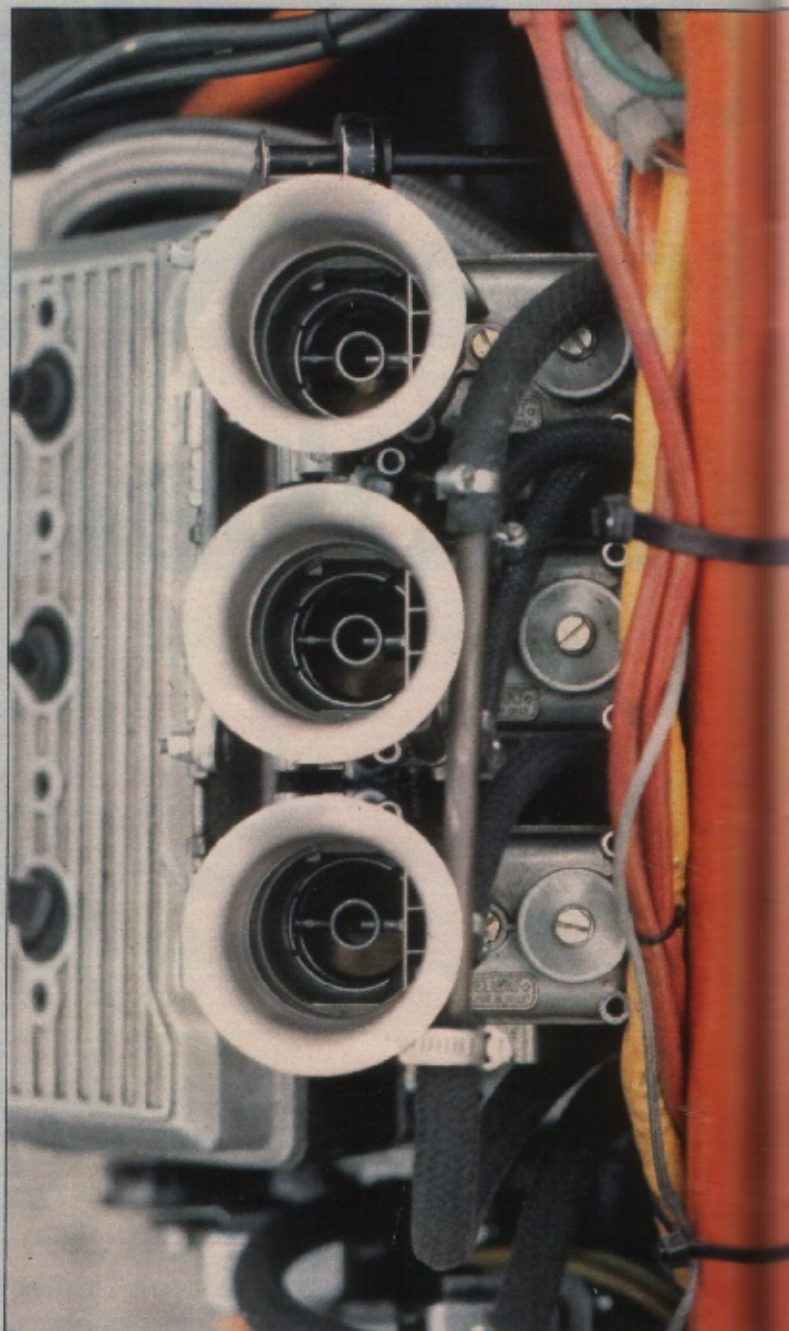
MOTORRAD-Redakteur Peter Maierbacher ist der einzige Journalist, der die Laverda V 6 fahren durfte.

den Bol d'Or 1978 das absolut schnellste Motorrad war. Mit 276 km/h donnerte sie die lange Mistral-Gerade in Le Castellet herunter. Selbst die Honda RCB konnten da nicht mithalten. Schade schließlich, daß die brutale Gewalt des 140 PS-Motors das Kreuzgelenk des Kardans zerstörte und zur Aufgabe zwang.

Während Fernando, ein Versuchsmechaniker, das rare Edelgerät herauschiebt, startet und warmlaufen läßt, erläutert Piero Laverda: „Seit 1976 arbeiten Chefkonstrukteur Luciano Zen und der ehemalige Maserati-Motorenbauer Dottore Giulio Alfieri an dem Projekt. Da ausschließlich Versuche für die Serie ins Auge gefaßt wurden, verzichteten wir auf teure Edellegerungen wie Titan und Magnesium. Daher auch das hohe Gewicht von 235 Kilogramm.“

Laverda weiter: „Unsere Entwicklungsziele waren: Ein Motor mit autoähnlicher Laufkultur und schmaler Stirnfläche. Das Gehäuse sollte so steif sein, daß es als tragendes Element verwendet werden kann. Vier Ventile, über zwei obenliegende Nockenwellen gesteuert, erhöhen den volumetrischen Wirkungsgrad. Und schließlich sollte der Sekundärtrieb via Kardanwelle erfolgen.“

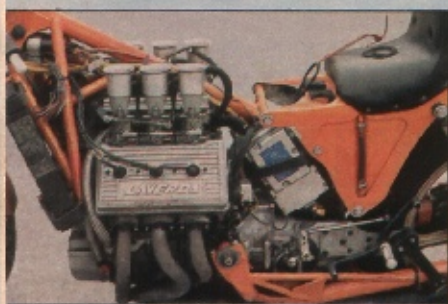
Die letzten Worte Laverdas ersterben im immer lauter werdenden Brüllen des Sechszylinders. Mit einem skeptischen Seitenblick übergibt Fernando das motorisierte Kleinod.



Der 90 Grad-V6-Motor mit 24 Ventilen leistet 140 PS

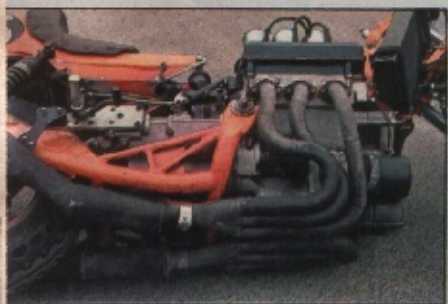


Steife und extrem lange Schwinge, im Motorblock gelagert



Oben: Der mittragende Motor hängt an Zylinderblock und Getriebe.

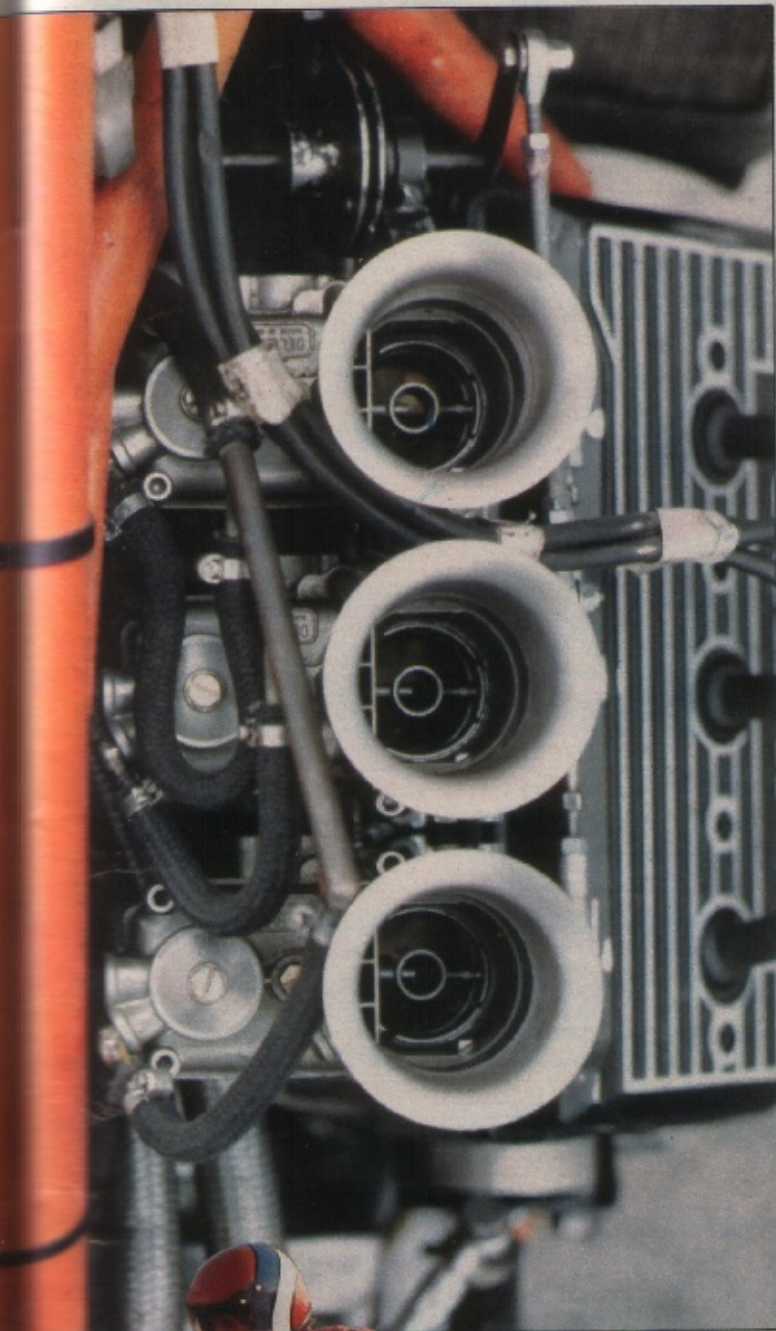
Unten: Keine Ölwanne, da Trockensumpfschmierung



Die V 6 ist tot. Niemand soll sie fahren, um keine falschen Erwartungen zu wecken. Der Sechszylinder war nur ein rollendes Versuchslabor.“ Die Gebrüder Piero und Massimo Laverda demonstrieren Einigkeit.

Nach langen und zähen Verhandlungen kam schließlich per Telex doch das Einverständnis: MOTORRAD darf die V 6 fahren.

In Breganze erklären die Laverdas stolz, daß die V 6 beim 24 Stunden-Rennen um



235 Kilogramm beachtliche Handlungseigenschaften

Niedrig, förmlich in der Maschine, sitzt der Fahrer, Voraussetzung für gutes Fahrgefühl. Sämtliche Hebel und Instrumente liegen richtig. Die Sitzposition ist rennmäßig, aber nicht unbequem.

Giftig greift die Kupplung, und die Laverda schießt nach vorn. Wie eine Rakete beschleunigt sie auf der langen, geraden Landstraße von Breganze in Richtung Alpenausläufer. Der erste Gang reicht bis 110 km/h (bei 10 500/min), im dritten Gang sind es schon gewaltige 220 km/h, und die Laverda V6 stürmt immer noch weiter.

In den Bergen, auf kurviger Paßstraße schlägt für das Fahrwerk die Viertelstunde der Wahrheit. Schon vorher fiel auf, daß sich das Motorrad beim Beschleunigen kaum aus den hinteren Federbeinen hebt. Die mit 670 Millimetern ungewöhnlich lang und unkonventionell konstruierte Schwinge hält kardanspezifische Reaktionen auf ein Minimum.

Trotz eines flachen Lenkkopfwinkels von 30 Grad und eines 1500 Millimeter langen Radstands läßt sich der Renner leicht um Kurven schwenken. Nur in ganz engen Ecken wird's problematisch: Die enorme Leistung des Kraftpakets reißt beim Herausbeschleunigen das Hinterrad durch, die als griffig bekannten Dunlop TT 100 rutschen weg. Es spricht für die Qualität des Fahrwerks, wie leicht die V6 dann zu korrigieren ist.

In Rechtskurven streift der Auspuff, links herum werden Schräglagen erst durch die Reifenhaftung begrenzt.

Starke Fahrbahnebenheiten stören die Marzocchi-Gabel wenig. Sicher hält sie die Spur, trampelt nicht und dämpft für eine Sportmaschine doch sehr komfortabel. Interessantes Detail: Zug- und Druckstufe können am

oberen Gabelende individuell abgestimmt werden.

Die hinteren Marzocchi-Federbeine gefallen da schon weniger. Die harte Druckstufe läßt auf schlechter Fahrbahn allzu häufig den Bodkontakt verlieren. Der gesamte Feder-Dämpfer-Charakter paßt nicht zur ausgewogenen Gabel.

Auf der steilen und kurvigen Paßstraße zeigt der von sechs 34 Millimeter-Dellorto-Vergasern gefütterte Sechszylinder Qualitäten, die einem Renntriebwerk nicht von



Oben: Dämpfer in Zug- und Druckstufe an den Gabelenden verstellbar.

Unten: Kurbel- und Nockenwelle, Pleuel und Ventil



vornherein zuzutrauen sind: Bis etwa 6000/min reagiert er zwar kräftig, aber gemütvoll und läßt sich gut dosieren. Danach legt er explosionsartig zu und verlangt höchste Aufmerksamkeit.

Dieses unerhört starke und handliche, aber auch unkonventionelle Motorrad vermittelt mit seinem Temperament Fahrspaß pur.

Schade, daß die Gebrüder Laverda sich nicht erweichen lassen, wenigstens eine kleine Serie aufzulegen. □