

Heft 6 • Juni 1991

OS 48,- • sfr 6,- • fmk 22,- • L 6400,- • esc 600,- • pls 550,- • hfl 7,80

MOTOR TECHNIK VERLAG

DM 6,-

E 3436 E

MOTORRAD-MAGAZIN

mmo

TEST • TECHNIK • ZUBEHÖR • SPORT

NUR IN MO

**SAGENHAFT
LAVERDA 1000-V6
GEFAHREN**

**SPORT:
SERIE • BOT • SOS
SUPERBIKE**



KARLHEINZ DIEPOLD AUF SEINER SUZUKI GSX-R 750

EXKLUSIV Test neue SoS-Mondial 560 **TEST** Kawasaki 550 Zephyr **TEST** Yamaha XTZ 660 Ténéré **TECHNIK** Die scharfe Nocke **ZUBEHÖR** Dainese-Kombi und Shoei-Helm

UHRWERK

Die absolute Spitze des technisch Machbaren auf zwei Rädern war in den fünfziger Jahren gewiß die Moto Guzzi V8. Als Nonplus-ultra in den sechziger Jahren galt die sechszylindrige Honda GP-Rennmaschine RC 166. Und in den siebziger Jahren schließlich gingen die Lorbeeren für die aufregendste Konstruktion erneut nach Italien, wieder an einen Sechszylinder, aber in V-Anordnung: an die Prototyp-Langstreckenmaschine aus dem Hause Laverda, die nach zweijähriger Entwicklungszeit nur ein Rennen bestritt, und zwar das Bol d'Or 1978. Damals fielen Nico Cereghini und Carlo Perugini auf einem respektablen 23. Platz liegend nach



acht Stunden mit gebrochenem Kardangelenk aus.

Nun also stand ich selbst vor dieser Legende, da nahm mich auch schon Tanakas-san beiseite. Er, die rechte Hand von Shinken-Boss Chinoi, trägt nach der fernöstlichen Übernahme der traditionsreichen Marke Laverda künftig die Verantwortung. Der motorradbegeisterte Tanaka

wäre am liebsten selbst auf die V6 gestiegen und flüsterte mir heimlich zu: „Aber bitte, Cathcart-san, nicht den Motor schonen. Lassen Sie ihn singen! Wir brauchen gute Musik, damit die anwesenden japanischen Journalisten die Faszination der grandiosen V6-Maschine spüren. Also hochjubein, bitte!“ Als ob man mich zweimal bitten müßte!



ORANGE

**Neue
Impulse für die
italienische
Motorrad-
fabrik nach dem
Einstieg
japanischer
Geschäftsleute.
Kommt der
Sechszylinder?
Alan Cathcart
fuhr schon mal
das Original
von 1978**

Zündung an, die Benzinpumpe tickt, auf dem Starterknopf gedrückt und die V6 springt sofort an, aus dem schwach gedämpften 6-in-2 Auspuff tönt eine herrliche Musik. Was man an den Guzzis oder BMWs gewohnt ist, nämlich die Kippbewegung bei Gasgeben im Stand, fehlt dem längs eingebauten V6-Motor völlig. Die Laverda-Ingenieure grinsen verschmitzt.

Ihr einfacher Trick mit der gegenläufig zur Kurbelwelle drehenden Lichtmaschine und Zündanlage funktioniert prächtig.

Auch auf der Strecke. Natürlich kann man mit einem guten Dutzend Runden auf dem Laverda-Werksgelände das Potential der „sei in vu“ nicht ausloten, aber einige Schlüsse lassen sich trotzdem ziehen. Größte Überraschung: Die kardantypi-

schen Reaktionen bleiben beim Fahren aus. Auf die Handlungsschwierigkeiten dieses lange Zeit als unsportlich verrufenen Endantriebs haben ja unlängst BMW mit dem Paralever-System und Dr. John mit der Parallelogrammschwinge geantwortet. Vor 15 Jahren hatte Laverda den Stein der Weisen bereits gefunden und setzte den Schwingendrehpunkt für einen extrem lan-

gen Schwingarm weit in Richtung Vorder-
rad. Die Schwachstelle war seinerzeit das
Kardangelenk, das bei der Leistung von
knapp 140 PS überfordert war. Nun gab es
damals noch nicht die entsprechende Tech-
nologie für eine dauerhafte Lösung, noch
die Zeit für einen auch optisch gelungenen
Kardantrieb. Heute dagegen ließen sich
beide Fliegen mit einer Klappe schlagen.
ZF hat nämlich ein für die Formel 1 ge-
dachtes homokinetisches Gelenk paten-
tiert, mit dem diese Probleme endgültig
der Vergangenheit angehören.

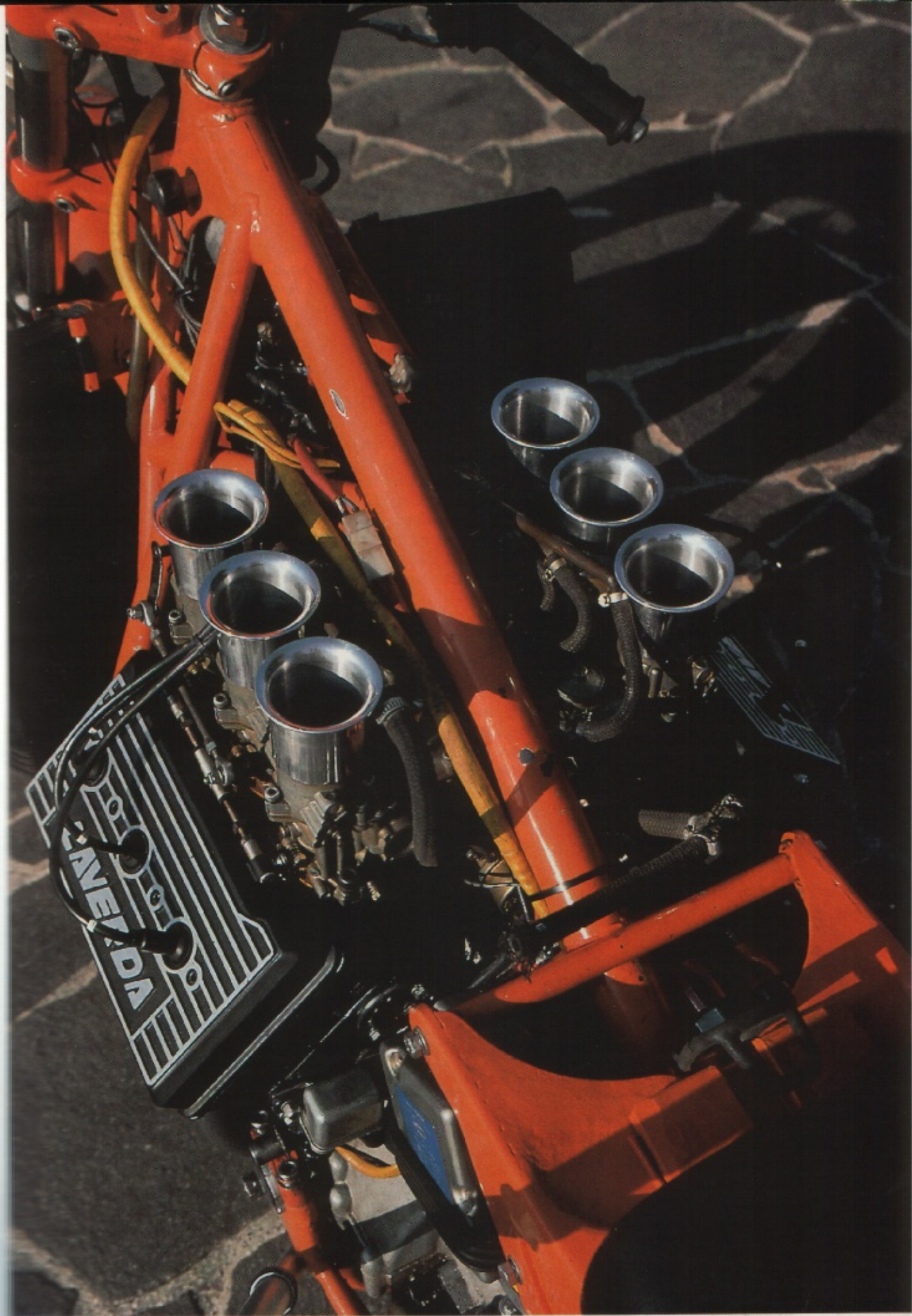
Wie es sich anhört, wenn Seide reißt,
weiß ich nicht, aber die einzigartige Aus-
puffsymphonie der Laverda V6 läßt das
Herzblut schneller rinnen: ganz dumpf im
unteren Drehzahlbereich und mit anstei-
gender Drehzahl immer schriller klingend.
Vom Auspuff einmal abgesehen gibt es
kaum mechanische Geräusche, vermutlich
wegen der wassergekühlten Zylinder. Die
Kapselung der unter dem Tank liegenden
sechs Dell'Orto-Vergaser ist gut: Nur bei
Vollgas dringen Ansaugeräusche zu den
Fahrerohren.

Die Leistungsmessung bringt eine faust-
dicke Überraschung: Fast 140 PS am Hin-
terrad, das entspricht ungefähr 160 PS an
der Kurbelwelle, das ist für einen 1000
cm³-Viertakter aus dem Konstruktionsjahr
1976 erstaunlich viel. Wer jetzt steile Nok-
kenwellenprofile erwartet und extrem lan-
ge Ventilüberschneidungswinkel, wird ent-
täuscht sein. Der V6-Motor hat so zivile
Manieren, daß man Zweifel an Massimo
Laverdas Behauptung hegt: „Wir hatten
nie vor, ein Straßenmotorrad zu bauen.
Die V6 sollte ein rollendes Entwicklungs-

SECHS BRINGEN DEN VOLLEN TON

*Der Stoff,
aus dem Legenden
geschmiedet sind: Eigentlich
konnte die V6-Laverda 1978
bei ihrem Rennauftritt keinen Platzierungs-
erfolg verbuchen. Dennoch blieb
diese Maschine vielen Motorradenthusiasten
wie ein beispielloses Naturereignis
im Gedächtnis verhaftet. Inzwischen ist
gerade diese einzigartige
Maschine für das angeschlagene Motorrad-
werk Laverda ungemein wichtig
geworden. Mit japanischer Finanzkraft wird
zunächst eine Kleinserie
dieses Renners für zahlungskräftige Liebhaber
entstehen. Der Preis für die
„sei in vu-Replika“ soll in Japan
umgerechnet 120 000 Mark
betragen*





labor sein, aus dem Erfahrungen in unsere käuflichen Modelle einfließen. Nur die Zeitungen wollten nicht wahrhaben, daß die Investitionen für eine V6-Serienproduktion unsere Kapazitäten bei weiten sprengt hätten.“

Die überraschend leichtgängige Kuppelung greift rasch, die V6-Laverda zieht von Standgas an kräftig los, bekommt bei 3500/min einen kleinen Schluckauf – vermutlich wegen den Semimegaphon-Auspuffrohren – und dreht ab 4000/min sauber bis in den roten Bereich, der bei 10500/min beginnt. Tanaka-san nahm ich

natürlich beim Wort! Der rennmäßig lange erste Gang reicht bis 110 km/h, der dritte von insgesamt fünf bis 220 km/h, und höhere Geschwindigkeiten wären auf der Laverda-Teststrecke aberwitzig. Mit dieser Übersetzung lief die V6 respektable 283 km/h auf der Mistral-Geraden in Paul Ricard, beim Bol d'Or 1978 immerhin 30 km/h schneller als der nächstlangsamere Viertakter.

Der lange Radstand von 1500 mm in Verbindung mit dem Nachlaufwinkel von 60 Grad und einem Nachlauf von schätzungsweise 120 mm lassen beim Handling kein Wunder zu. Wie die alten Ducatis braucht die V6 für schnelle Schräglagenwechsel einen entschiedenen Zug am Lenker. Auf kurvengespickten Kursen ist das Fahren anstrengend, dafür aber glänzt die Laverda mit Stabilität. Der laufruhige Motor hat einen ausgewogenen Drehmomentverlauf und ein weites Leistungsband. Zwischen dem ersten und zweiten Gang hakelt das Getriebe, wohl ein typisches Problem von Kardanmotorrädern. Ansonsten läßt sich das linksgeschaltete Getriebe präzise und leicht schalten.

Das Konzert der Laverda V6 mußte leider viel zu schnell wieder verstummen. Beim Abziehen des Helmes sah ich Takao Chinoi und Tanaka-san, beide mit einem breiten Grinsen. Sicher dachten sie an die Warteliste für die bis auf die Sponsorenkleber identischen 25 V6-Replikas, die laut Shinken in Japan für die runde Summe von

10 Millionen Yen verkauft werden sollen. Wann das sein wird, ist noch nicht entschieden, wahrscheinlich aber innerhalb der nächsten zwölf Monate.

Trotzdem finde ich es schade, daß der wunderbare V6-Motor eine sündhaft teure und wohl kaum ernsthaft gescheuchte Rennreplika antreibt. Was für eine Basis für ein Topmodell! So etwas hätte es noch nie gegeben! Liebe Herren Ingenieure, übernehmt einfach den fantastischen Motor und richtet das Fahrwerk für die neunziger Jahre her: Upside down-Gabel, 17 Zoll-Räder, 320 mm große, schwimmend gelagerte Vierkolben-Scheibenbremsen, dazu eine schöner anzuschauende Schwinge aus Aluminium und die beiden Federelemente von der Moriwaki-Rennmaschine. Dann bestellt ein Kardangelenke von ZF, und ersetzt die Lampen des Prototyps durch Hella-Ellipsoid-Scheinwerfer.

Dann wäre es auch kein Zehn-Millionen-Yen-Motorrad mehr, sondern könnte mit entsprechenden Schalldämpfern auch für den öffentlichen Verkehr zugelassen werden. Und diesen Traum wollen wir nicht erst in fünf Jahren, sondern jetzt. Allen Spöttern wäre gezeigt, daß Laverda finanziell gesund und voller Pläne ins 21. Jahrhundert geht mit einem Flaggschiff, über dessen einzigartige Faszination kein anderer Hersteller verfügt. Also bitte, Herr Chinoi, geben Sie dem V6-Motor endlich das Fahrwerk, das er verdient: Wir wollen nicht nochmal 15 Jahre warten! □



DAS WERK DES ENTHUSIASTEN LAVERDA

Lange mußte Massimo Laverda mit ansehen, wie es stetig Stückchen um Stückchen abwärts ging mit „seinem“ Motorradwerk. Jetzt scheint es, als würde mit japanischem Geld zumindest die Ehre seines V6-Lieblings hergestellt

TECHNISCHE DATEN

Modell

Laverda V6

Leistung

138,7 PS bei 10500/min (am Hinterrad gemessen). Maximales Drehmoment 95,5 Nm bei 9500/min

Motor

Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Sechszylinder-V-Motor (90 Grad), vier Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Ventilwinkel 28 Grad, Einlaßventile \varnothing 24 mm, Auslaßventile \varnothing 23,5 mm, Bohrung x Hub 65 x 50 mm, Hubraum 996 cm³, Verdichtung 10,5. Sechs Dell'Orto Vergaser \varnothing 32 mm. Trockensumpfschmierung, Ölinhalt 5 Liter. Kühlsystem mit 6 Litern Inhalt

Elektrische Anlage

Kontaktlose Marelli Dinaplex CDI-Zündanlage, maximale Zündzeitpunktverstellung 38 Grad, \varnothing Zündkerze 10 mm. Elektrostarter

Getriebe

Seilzugbetätigte Mehrscheiben-Trockenkuppelung. Klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe mit Gelenkwellen-Endantrieb

Fahrwerk

Motor als tragendes Element, mit Hilfsrahmen aus Chrom-Molybdän-Rundstahl für Vorderradaufhängung und Sitz. Telegabel vorne \varnothing 38 mm, im Kurbelgehäuse gelagerte Rundrohr-

schwinge aus Chrom-Molybdän-Stahl, zwei Marzocchi-Federbeine mit Ausgleichsbehältern hinten

Räder

Campagnolo-Leichtmetall-Gußräder, vorne J 18 x MT 3,00, hinten J 18 x MT 4,00. Bereifung vorne 10/64-18 Michelin SV12 Intermediate, hinten 3,50/6,00-18 Dunlop KR11 Slick

Bremsen

Hydraulisch betätigte Brembo-Doppelscheibenbremse vorne, \varnothing 280 mm, mit Brembo-Zweikolbenzangen. Hydraulisch betätigte Brembo-Einscheibenbremse hinten, \varnothing 280 mm, mit Brembo-Zweikolbenzange

Abmessungen

Radstand 1500 mm, Nachlaufwinkel 60 Grad, Nachlauf 120 mm, Sitzhöhe 740 mm, Gesamtbreite 530 mm, Lenkerbreite 630 mm, Tankinhalt 24 Liter

Gewicht

226 kg mit Öl, Wasser und Batterie, ohne Treibstoff

Höchstgeschwindigkeit

283 km/h (Paul Ricard, 1978)

Konstruktionsjahr

1978

Besitzer

Nuova Moto Laverda, Breganze, Italien