

Sonderheft
MOTORRÄDER
aus
ITALIEN



KLASSIKER:
MV Agusta 750 S
gefahren

Nr. 4
Frühjahr 2003

Deutschland	€ 6,20
Österreich	€ 7,10
Schweiz	CHF 12,00
Belgien	€ 7,25
Italien	€ 7,35
Luxemburg	€ 7,25
Niederlande	€ 7,10
Spanien	€ 8,10
Dänemark	DKK 65,00

MOTORRADMAGAZIN
MO
SONDERAUSGABE

LAVERDA:
NEUE
SFC

TEST:
NCR-Ducati

SUPERMOTO:
TM Racing

APRILIA:
Dreizylinder
Werksrenner

REISE:
Mit der MV in
den Frühling



MOTO GUZZI-EXTRA

- Zukunftspläne
- HMG-Guzzi 1000
- Raff-Guzzi 1000



NEU GEBOREN

Laverda SFC 1000





Aprilia macht's möglich. Genau wie bei Moto Guzzi weht auch bei Laverda ein frischer Wind aus Richtung Noale. Groß ist die Freude über die Wiederauferstehung der orangefarbenen Legende - aber auch ein klein wenig getrübt

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: WERK

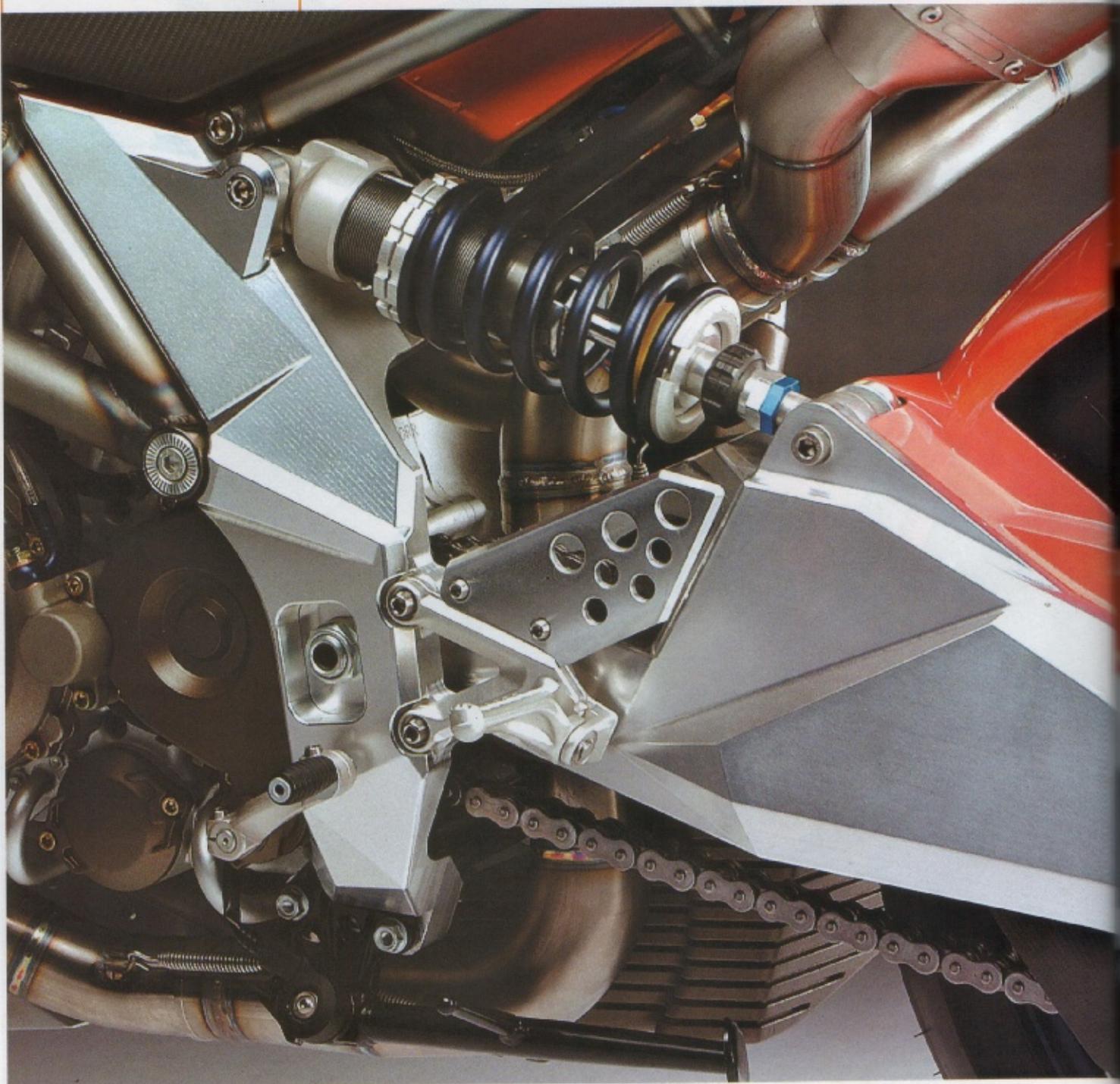
Wenn sie nicht orange wäre, könnte es sich auch um eine gestrippte Aprilia Mille handeln. Ende 2003 kommt die limitierte Edel-Version der SFC 1000 mit viel Karbon, Titan und Öhlins-Fahrwerk. Für 2004 ist eine günstigere Standard-Version geplant

Was wird wohl die kleine, seit Jahrzehnten eingeschworene Laverda-Gemeinde zu diesem Motorrad sagen? Beim Anblick des aus der Aprilia RSV Mille stammenden Motors weicht die erste, durch leuchtendes Orange hervorgerufene Euphorie der Erkenntnis, dass auch reanimierte Legenden der Kostenkalkulation unterliegen.

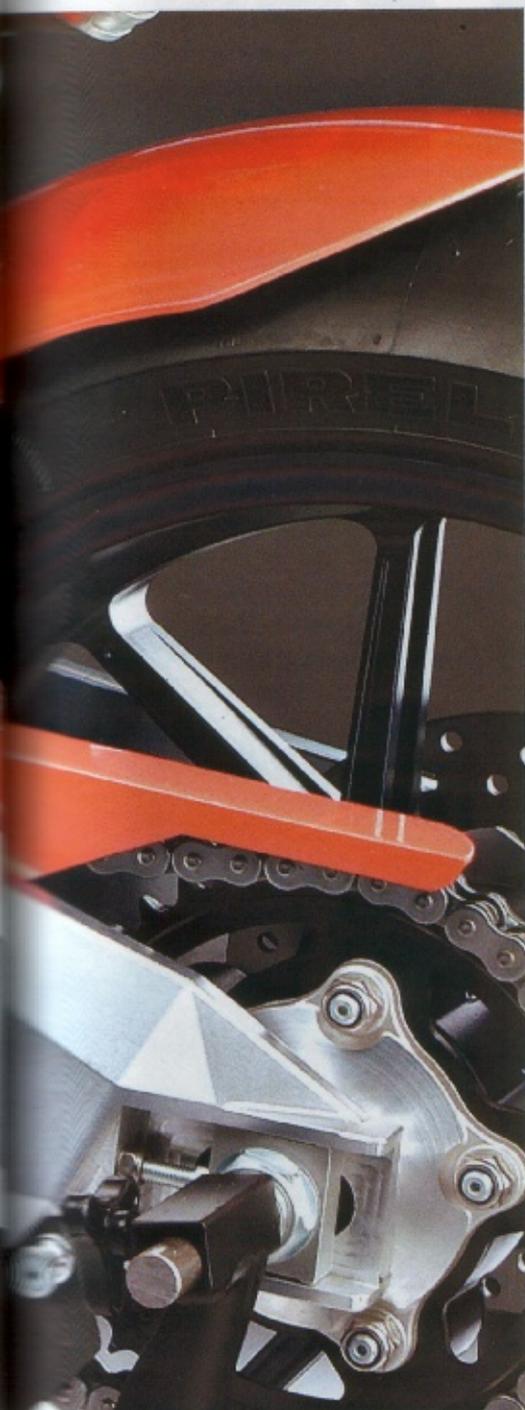
Leicht geschwächt durch das nachlassende Rollergeschäft, sah sich Konzernmutter Aprilia scheinbar nicht in der Lage, eigens einen neuen Motor für die sportliche Laverda-Abteilung zu konstruieren. Und außer dem von Rotax in Österreich produzierten V-Twin lag schließlich kein passendes Triebwerk im Teileregale. Neben der

Laverda stellt sich dem drohenden Spagat: Die SFC 1000 darf die Gefühle der alten Fans nicht verletzen und soll gleichzeitig neue dazu gewinnen

Voll einstellbares und direkt angelenktes Federbein von Öhlins – thermisch unproblematisch, weil dezentral vom Krümmer weg platziert. Variable Schwingenaufnahme



Unverwechselbar.
Nachdem sich die
„Underseat-Exhausts“
im Ducati 916-Stil
mittlerweile inflationär
verbreiten, ist eine
eigene Linie wichtiger
denn je. Die hier
haut hin

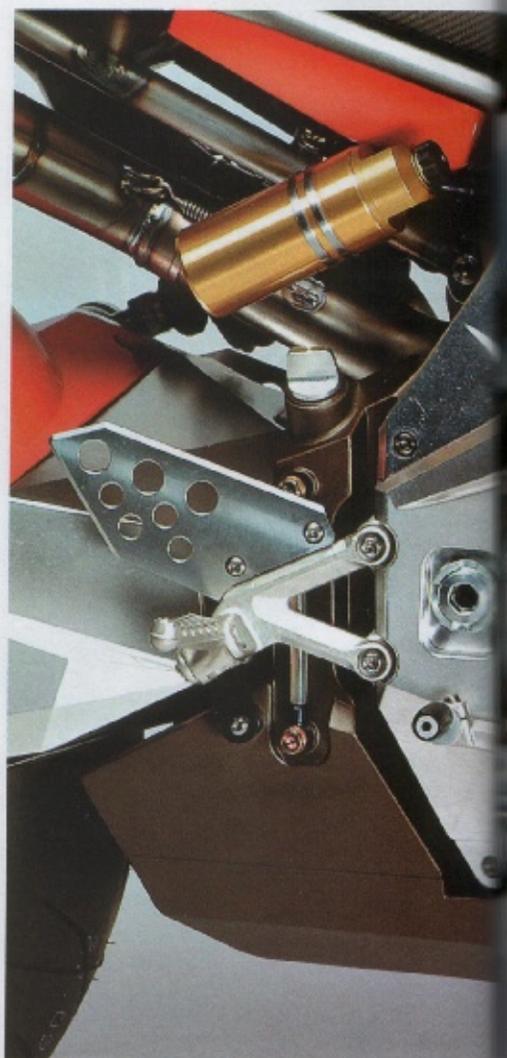




Von oben sieht die neue SFC sehr aerodynamisch aus. Das Fahrwerk lässt sich an allen entscheidenden Stellen individuell einstellen. Mit markant asymmetrischen Stützen umschließt der Tank die Ansaugbox

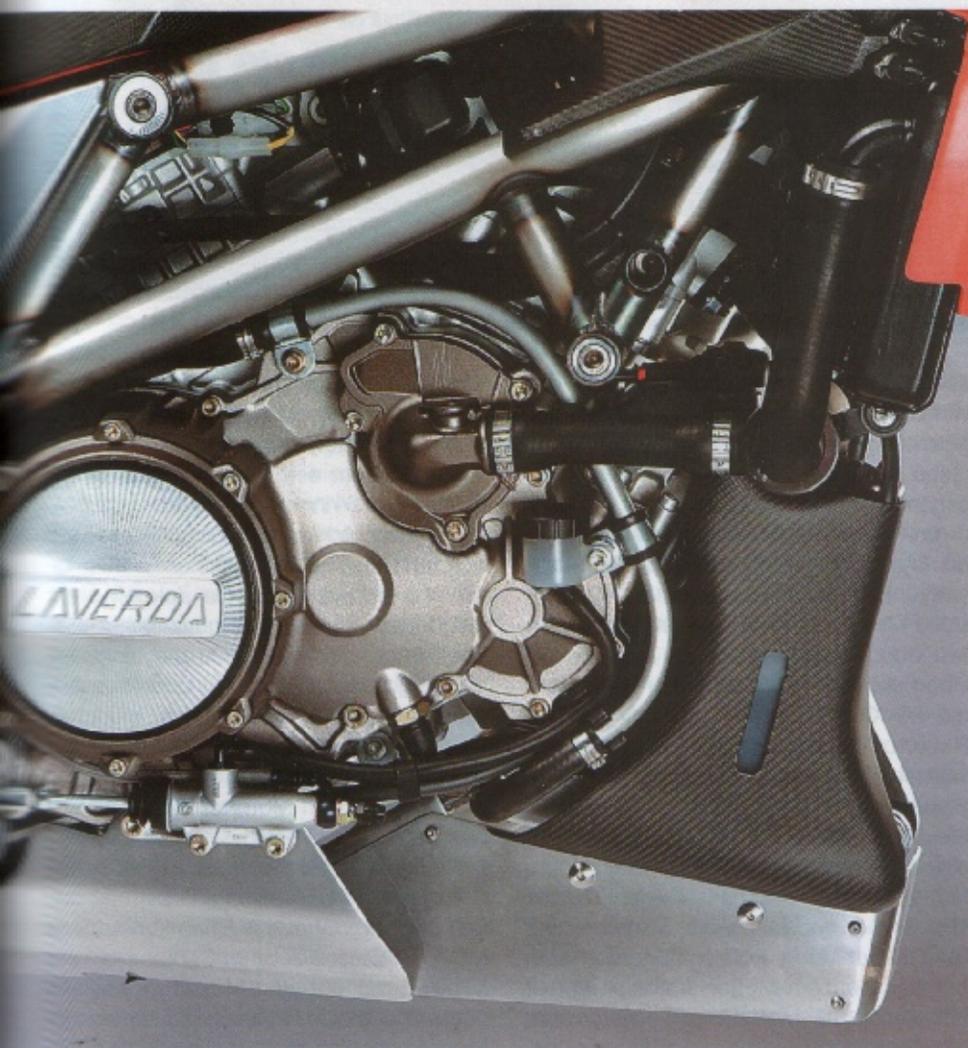
Tatsache, dass dieses wassergekühlte, eingespritzte High-Tech-Aggregat durchaus Charakter hat und – besonders wichtig – gut funktioniert, versöhnt zudem das werksseitige Argument, es handle sich bereits um den neuen, zukünftigen Mille-Motor mit strammen 133 PS.

Für weitere Laverda-Modelle käme eventuell ein Serien-Ableger des Aprilia-GP1-Motors in Frage, unbestätigten Gerüchten zufolge soll Aprilia sogar bei Triumph zwecks Lieferung von Dreizylinder-Motoren angefragt haben. Ende 2003 werden zunächst wenige hundert Exemplare der Edel-SFC produziert, für 2004 ist eine günstigere Standard-Version geplant. □





**Auf dem neuesten Stand:
Radial montierte Bremszangen,
geschmiedete Alu-Felgen,
Titan-Nitrid-beschichtete Upside
down-Gabel. Und Vollver-
kleidung als Zubehör**



Technische Daten

Preis: zirka 25 000 Euro (limitierte Edel-Version, Ende 2003), für 2004 Standard-Version geplant, zirka 13 000 Euro

Leistung: 133 PS (98 kW) bei 9500/min, maximales Drehmoment 105 Nm bei 7500/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, wassergekühlt, Zylinderwinkel 60 Grad. Vier Ventile pro Zylinder, d.h.c. Zwei Ausgleichswellen. Bohrung x Hub 97 x 67,5 mm, Hubraum 998 ccm. Verdichtung 11,6. Elektronische Benzineinspritzung, Saugrohr- \varnothing 57 mm. Trockensumpfschmierung, hydraulisch/pneumatische Anti-Hopping-Kupplung. Elektrostarter. Sechsganggetriebe. Endantrieb über Rollenkette

Fahrwerk: Gitterrohr-Rahmen aus WIG-geschweißtem Chrom-Molybdän-Stahlrohr mit gefrästen Leichtmetall-Platten, Motor mittragend. Vorn Öhlins-Upside down-Gabel, \varnothing 43 mm, voll einstellbar, Federweg 120 mm. Öhlins-Lenkungsämpfer. Hinten Leichtmetall-Schwinge mit direkt und dezentral angelegtem Öhlins-Federbein, voll einstellbar, Federweg 135 mm. Geschmiedete Marchesini-Leichtmetallfelgen, vorn 3.50x17 Zoll, hinten 6.00x17 Zoll. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Vorn Brembo-Doppelscheibenbremse, \varnothing 320 mm, mit Radial-Bremspumpe und radial montierten Vierkolben-Zangen, hinten Brembo-Scheibenbremse, \varnothing 220 mm, mit Zweikolben-Zange. Stahlflex-ummantelte Bremsleitungen. Fadsländ 1420 mm. Lenkkopfwinkel, Nachlauf, Sitzhöhe und Gewicht stehen noch nicht endgültig fest

Motor: Die „Mille-Generation“ von morgen mit 133 PS, doppelter Ausgleichswelle und Anti-Hopping-Kupplung. Rahmen: Edle WIG-geschweißte Stahlrohr-Konstruktion