

# MOTORRAD



**Bimota Supermono**  
**Suzuki EC Big 751**  
**MuZ Skorpion Replica**  
**Uno-Rotax**  
**Yamaha SZR 660**



**Vergleichstest**  
**BMW R 850 R**  
**gegen**  
**Suzuki VX 800**

**Großes Kennerspiel**  
**(Teil 2) 1. Preis:**  
**Harley XL 883**  
**Sportster**

**Noch geheim:**  
**Erste 96er**

**NEUHEITEN**

**Gebraucht-Beratung**  
**Moto Guzzi California**

Motor-Press Stuttgart 20080 Hamburg  
Postvertriebsstück: Entgelt bezahlt E 4973 1479  
2 17 1002 4904 3553  
Otte, Bianca  
Kirchstr. 40  
40227 Düsseldorf  
807

**Starke**  
**Strahlen-Zylinder**



**Super Hammer**



# INHALT

## BLICKPUNKT

**12** Vergleichstest sportliche Einzylinder. MOTORRAD-Tester und SoS-Rennfex Werner Koch brachte die Bimota Supermono, MuZ Skorpion Replica, Suzuki EC Big 751, Uno-Rotax und Yamaha SZR 660 gewaltig in die Gänge.

**24** Technik des stärksten Einzylinders. Eine Analyse. Von Rainer Bäumel

## THEMEN & TRENDS

**6** Arni-Dragester; Interview mit Umweltministerin Angela Merkel; Roller Astec Xineta und Yamaha YP 250 Majesty; Enfield Bullet 500

## TEST & TECHNIK

**28** Vergleichstest BMW R 850 R gegen Suzuki VX 800. In der wahren Welt des Motorradfahrers fühlen sich die Kardanzweizylinder von BMW und Suzuki zu Haus. Von Michael Schäfer

**36** Neuheiten für 1996. Einen ersten Blick in die nahe Motorradzukunft verschaffen die Zeichnungen von Stefan Kraft. Von Norbert Kappes

**42** Test Laverda 650 Sport. Spät kommt sie, doch sie kommt. Aber wie kommt sie? Von Gerhard Lindner

## MAGAZIN

**48** Werkstatt-Test Piaggio. Fünf Vertragshändler versuchten sich an der Inspektion des Roller-Klassikers Vespa PX 200. Von Wolfgang Zanker und Klaus Finkenburg

**56** Journal. Motorrad und Smogalarm – was ist Sache?

**58** MOTORRAD-Kennerspiel, Teil 2. Wer es schafft, die kniffligen Fragen richtig zu beantworten, kann eine einzigartige Harley-Davidson gewinnen.

## GEBRAUCHTMARKT

**138** Gebrauchtkauf Moto Guzzi California. Ist der Kardan-V2 eine Alternative zu den großen Harley-Tourern? Von Klaus Herder

**144** Gebrauchtkauf-Übersicht und Leseraufruf zu weiteren gebrauchten Modellen

## SERVICE

**146** Vergleichstest Alarmanlagen. Was taugen die neuesten Angebote mit Wegfahrsperrre? Von Michael Allner



**188** Bär, renn: Die Saxon-Triumph wurde speziell für die neue Rennklasse BEARS konstruiert



**138** Police, look: breiter Sattel, Windschild, Trittbretter – typisch Moto Guzzi California

MOTORRAD

17

## UNTERWEGS

DAS MOTORRAD-REISEMAGAZIN



Amerika Auf dem Devil's Highway durch Arizona

Deutschland Trip ins Alte Land

Route 666: Der Devil's Highway in Arizona beginnt ganz unspektakulär, um sich dann in über 400 Kurven auf 3000 Meter Höhe zu schrauben

**88**

Das Alte Land: Trip im Obstanbaugebiet bei Hamburg – 80 Millionen Bäume

**100**



# TEST & TECHNIK

Test Laverda 650 Sport





# KERN FUSION

Ein Motorkonzept aus den 70er Jahren in einem modernen Leichtmetallfahrwerk. Was hat die Laverda 650 Sport außer ihrer Exklusivität noch zu bieten?

Von Gerhard Lindner, Fotos: Achim Hartmann, fact

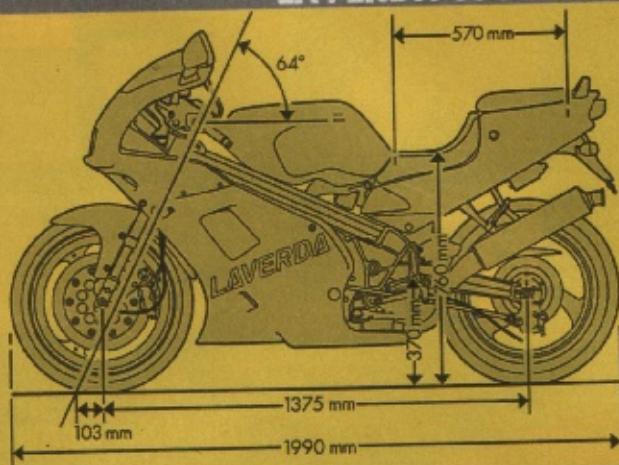
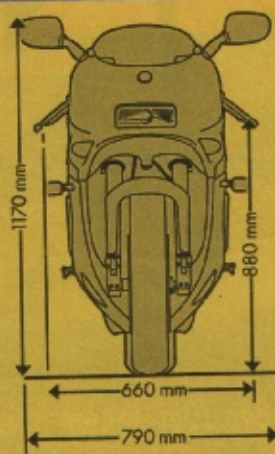




# LAVERDA 650 SPORT

## Test Laverda 650 Sport

Zeichnungen: M. Schmid



### Technische Daten

#### Motor

Luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Trockensumpfschmierung, elektronische Weber-Marelli-Saugrohreinjection, Motormanagement, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 360 W, Batterie 12 V/18 Ah.

**Bohrung x Hub** 78,5 x 69 mm

**Hubraum** 668 cm<sup>3</sup>

**Verdichtungsverhältnis** 9:1

**Nennleistung** 64 PS (47 kW) bei 8000/min

**Max. Drehmoment** 6,1 kpm (60 Nm) bei 7000/min

**Kolbengeschwindigkeit** 21,3 m/sek bei 9300/min

**Kraftübertragung**

Primärtrieb über Kette, 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, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 40 mm, mit verstellbarer Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Alu-Profilen, Zentralfederbein, über Hebel-system angelenkt, mit verstellbarer Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn mit Vierkolbensätteln und schwimmend gelagerten Bremsscheiben, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten mit Zweikolbensattel, Ø 245 mm, Alu-Gußräder.

**Federweg** v/h 120/100 mm

**Felgenreihe** vorn 3,50 x 17

hinten 5,50 x 17

**Reifenreihe** vorn 120/70 VR 17

hinten 170/60 VR 17

#### Service-Daten

**Erstinspektion** nach 1000 km

**Service-Intervalle** alle 7500 km

**Motoröl** SAE 10 W 60

**Ölwechsel mit Filter** alle 7500 km

**Füllmenge mit Filter** 3,2 Liter

#### Zündkerzen

Champion RA 4 HC

**Elektrodenabstand** 0,5-0,6 mm

**Telegabelöl** SAE 7,5

**Füllmenge je Holm** 500 cm<sup>3</sup>

**Luftfilter** Papierfilter

**Kettenteilung** 3/4 x 1/4

**Anzahl der Rollen** 110

**Leertaufdrehzahl** 1000 ± 50/min

**Ventilspiel (kalt)**

Einlaß 0,10-0,20 mm

Auslaß 0,15-0,25 mm

#### Reifenreigaben

Michelin A/M59 X, A/M89 X,

Dunlop Sportmax, Bridgestone BT 50,

Metzeler ME Z1/Z2, Pirelli MTR 03/04

**Reifenluftdruck (mit Sozium)**

vorn/hinten 2,2/2,5 (2,4/2,7) bar

#### Ausstattung/Preis

**Lieferbare Farben** Rot, Blau, Grün, Gelb

**Leistungsvariante** 34 PS (25 kW)

**Garantie** ein Jahr

ohne Kilometerbegrenzung

**Preis inkl. MwSt.** 15 990 Mark

**Nebenkosten** 350 Mark

### MOTORRAD -Messungen

#### Fahrlleistungen

**Höchstgeschwindigkeit**

Solo (mit Sozium) 208 (188) km/h

**Beschleunigung (mit Sozium)**

0-100 km/h 4,4 (5,6) sek

0-140 km/h 7,8 (10,1) sek

0-160 km/h 10,4 (14,2) sek

**Durchzug (mit Sozium)**

60-120 km/h 16,3 (24,3) sek

60-140 km/h 23,1 (42,3) sek

#### Meßwerte

**Tachometerabweichung**

Anzeige/effektiv 50/43, 80/72,

100/91, 130/121, 220/208

**Kraftstoffart** Super Plus

**Kraftstoffverbrauch**

Minimal 4,0 l

Maximal 6,9 l

**Theor. Reichweite** 203-350 km

**Ölverbrauch** nicht meßbar

#### Maße und Gewichte

**Wendekreis** 6780 mm

**Gewicht vollgetankt** 209 kg

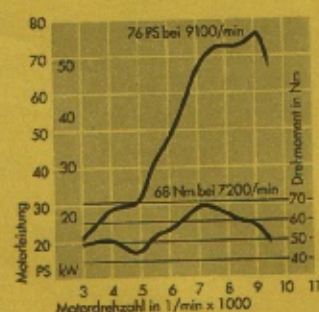
**Radlastverteilung v/h** 52/48

**Zulässiges Gesamtgewicht** 400 kg

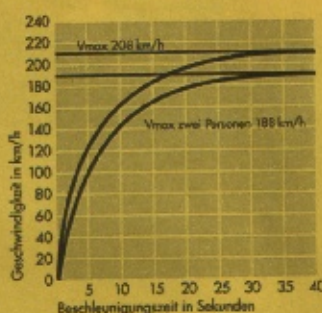
**Zuladung** 184 kg

**Tankinhalt/Reserve** 16/3 Liter

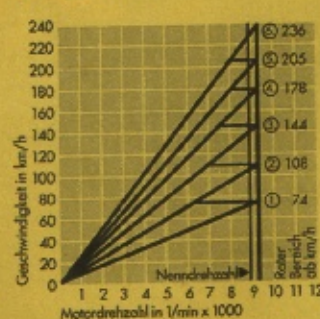
Leistungsdiagramm<sup>2</sup>



Beschleunigungsdiagramm<sup>1</sup>



Gangdiagramm



<sup>1</sup> Meßbedingungen: Temperatur 34 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheim; <sup>2</sup> Leistung an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Rollenprüfstand FLA 203. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± 5 Prozent.

Exoten sind stets willkommen, denn Exoten sind das Salz in der Suppe. Und wenn die Maschinen der großen, renommierten Motorradhersteller noch so perfekt funktionieren, eine feuerrote Laverda 650 Sport ist eben was Besonderes. Doch die Wiedergeburt der italienischen Traditionsmarke wäre beinahe in die Hose gegangen.

Erst als sich Ducati-Großhändler März als offizieller deutscher Importeur fand, stiegen die Überlebenschancen der anfänglich nicht zulassungsfähigen Sport hierzulande wieder. Nach nervenaufreibender Überzeugungsarbeit bei den italienischen Ingenieuren und tiefgreifenden Änderungen vor allem im Auspuffbereich hat die 650 Sport dank März mittlerweile die TÜV-Hürde genommen.

Ein Geheimnis stellt allerdings der enorme Leistungszuwachs der offiziell mit 64 PS „verbrieften“ Testmaschine dar. Erstaunliche 76 PS drückte unsere 650 Sport auf die Rolle, für eine angegraute Konstruktion (siehe Fahrbericht MOTORRAD 3/1995) wie den über 20 Jahre alten Laverda-Zweizylinder eine beachtliche Leistung. Der Verlauf der Leistungskurve kann dagegen nicht sonderlich begeistern.

Vor allem das Leistungsloch zwischen 4000 und 5000/min macht sich im Fahrbetrieb negativ bemerkbar. Überholmanöver auf der Landstraße oder einfaches Beschleunigen sollte durch ein- bis zweimaliges Herunterschalten eingeleitet werden. Denn erst wenn die Nadel auf dem weiß unterlegten Drehzahlmesser die 6000er Markierung überwunden hat, zeigt der raubeinige Twin sein wahres Können.

Raubeinig deshalb, weil das luft-/ölgekühlte Italienerherz ab 8500/min so brutal hart vibriert, daß eine feinfühligke Mechanikerseele eine Art Selbstzerstörung befürchtet und Drehzahlen in dieser Höhe künftig automatisch meidet.



## Test Laverda 650 Sport

Gleiches gilt auch für den Drehzahlbereich unterhalb von 2500 Touren. Hier sind es allerdings nicht die Vibrationen, die stören, sondern ein unangenehmes Rucken, sobald die Gashand auch nur das kleinste Vorwärts-Kommando gibt. Die enorme Leistungsausbeute, die immerhin volle zehn PS über der einer hubraumstärkeren Ducati 750 SS liegt, hat den Laverda-Antrieb seiner guten Manieren beraubt.

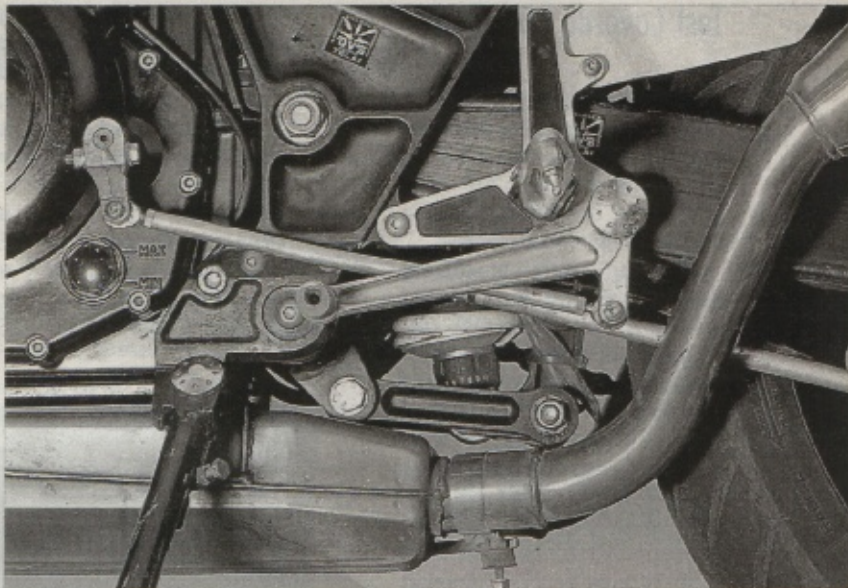
Eigentlich schade, denn mit der Saugrohr-Einspritzung von Weber-Marelli liegen die Italiener durchaus im Trend der Zeit. Ihr darf der relativ geringe Benzinverbrauch der Laverda 650 Sport zugeschrieben werden. Mit 4,0 Liter Super plus bei Tempo 100 und deren 6,9 bei 180 km/h Dauergeschwindigkeit zählt sie durchaus zu den sparsameren Sportlern. Bei zügiger Landstraßenhatz liefen im Testbetrieb nie mehr als fünf Liter auf 100 Kilometer durch die beiden Einspritzdüsen.

Trotz aller Sparsamkeit ist aber Vorsicht geboten. Denn längere Etappen werden durch das geringe Fassungsvermögen des unkonventionell unter der Sitzbank untergebrachten Benzintanks verhindert. 16 Liter Inhalt sind versprochen, aber schon nach genau 14 Litern schaltet das Rückschlagventil in der Zapfpistole ab.

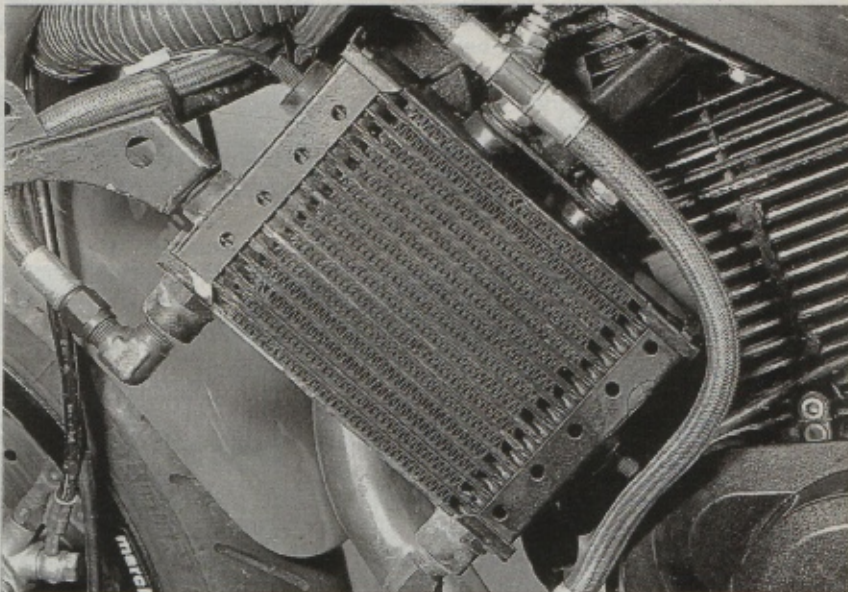
Auch beim Getriebe gibt es noch etwas zu verbessern. Zwar sind die sechs Gänge recht gut abgestuft, aber wer nicht mit genügend Nachdruck deren Wechsel einleitet, findet sich schnell zwischen den Übersetzungstufen wieder. Diese ärgerlichen Verschalter passieren beim Rauf- wie beim Runterschalten und sind der Gesundheit der Schaltklauen sicher nicht förderlich.

In besserem Licht präsentiert sich das Fahrwerk der Laverda. Da ist alles auf dem neuesten Stand: Upside-down-Gabel und Federbein stammen von White Power, Rahmen und Schwinge sind aus schwarz eloxiertem Aluminium, die Fel-

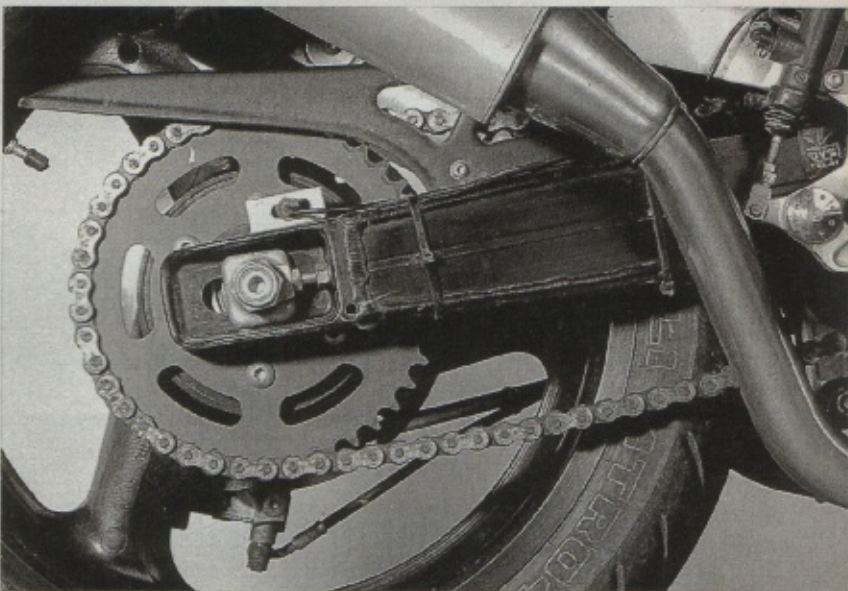
**Saubere Sache: Mit den gefrästen Rahmenteilen und den filigranen Hebeleien haben sich die Italiener richtig Mühe gegeben**



**Improvisiert: Die beiden Ölkühler rechts und links hinter der Verkleidung wirken dagegen lieblos drangeklatscht**



**Spurt gut: Neben dem steifen Brückenrahmen sorgt die aufwendige Alu-Schwinge für ein sensationell stabiles Fahrverhalten**





## Test Laverda 650 Sport

gen liefert Marchesini, und die Bremsanlage kommt komplett von Brembo. Ein tolles Paket, das vollgetankt nur 209 Kilogramm auf die Waage bringt – und das sogar mit Motor.

Bei der Zusammenstellung der edlen Baugruppen ist den Italienern das Kunststück gelungen, Spurstabilität mit hervorragenden Handlingeigenschaften zu verbinden. Selbst übelste Fahrbahnbeläge werden von den hervorragenden Federelementen glattgebügelt, und wer es gern bequemer oder sportlicher hätte, der kann sich mit Lust an den Rädchen für Zug- und Druckstufe zu schaffen machen. Instabilität und Wackeln, gleich bei welchem Tempo, sind für die Laverda Fremdwörter. Dabei läßt sich jederzeit der gewählte Kurvenradius ohne großen Kraft-einsatz korrigieren. Selbst eng-

ste Haarnadelkurven können das Multitalent nicht aus der Ruhe bringen.

Hier spielen der extrem kurze Radstand und die niedrige Sitzposition eine wichtige Rolle. Dank der weit nach hinten gekröpften, individuell einstellbaren Lenkerstummel fällt die Sitzposition nicht übermäßig gebückt aus. Die Hände müssen nur wenig vom Körper-

gewicht abstützen und können die Lenkerstummel so locker und sicher führen. Die Fußrasten dürften der Bequemlichkeit zuliebe dagegen ruhig etwas tiefer montiert sein.

Nahezu tadellos funktioniert die vordere Bremsanlage. Energisch, aber stets gut dosierbar, beißen die Vierkolbenzangen in die großen 320er Scheiben. Hinten wäre etwas

bessere Wirkung wünschenswert. Außerdem ist die Position des hinteren Bremslichtschalters so unglücklich gewählt, daß die rechte Ferse ständig die Stecker vom Schalter zieht.

Wer sich allerdings an solchen Kleinigkeiten stört, der wird mit der feurigen Italienerin ohnehin nicht glücklich werden. So sind die Kontrolleuchten bei Sonnenlicht nicht zu erkennen, der Öleinfüllstutzen ist kaum erreichbar und ohne Werkzeug nicht zu öffnen. Die Rückspiegel gewähren zwar einen prima Überblick, die Gummiüberzüge der Rückspiegelarme rutschen aber ständig aus ihrer Halterung. Und überhaupt läßt die Verarbeitung der Laverda 650 Sport zu wünschen übrig. Dabei sind 16 340 Mark nun wirklich kein Pappenstiel. Exot hin, Exot her, wenn Laverda nicht das Schicksal einer Eintagsfliege erleiden soll, müssen sich die Italiener schnellstens um die Feinheiten kümmern. □



Nur nicht schüchtern: riesiger Bekennerschriftzug

### MEIN FAZIT

Die Laverda ist kein Motorrad, das gleich auf den ersten Metern begeistert. Dazu ist sie zu ungeschliffen. Mit ihrem zwar kräftigen, aber unkultivierten Motor und den zahlreichen, provisorisch anmutenden Detaillösungen scheint sie dem Prototypstadium noch nicht ganz entwachsen. Erst wer sich die Mühe macht, sich über mehrere hundert Kilometer mit der Neuheit zu beschäftigen, entdeckt die positiven Seiten. Zu diesen gehören neben dem sparsamen Verbrauch und den prima Bremsen ein modernes Leichtmetall-Fahrwerk, das seinesgleichen sucht: extrem spurstabil und trotzdem agil und wendig. Wenn es die Italiener schaffen, den Rest der optisch gelungenen 650 Sport dem hohen Niveau des Fahrwerks anzupassen, dann könnte Ducati ernsthafte Konkurrenz bekommen.

Gerhard Lindner

