

MOTORRAD



ENDURO-VERGLEICHSTEST

Kawasaki
KLR 650

Suzuki
DR 650 SE

Yamaha
XT 600 E

Fahrbericht neue
Laverda 668

Bekleidungs-Beratung
Textil oder Leder?

Versicherungen '96
Toll: Billiger!

**Alle Infos zur
nächsten
Isle of Man-TT**



Erster Test neue
Honda CBR 900 RR
mit 128 PS



Exklusiv
Erster Test der neuen
Triumph
Trophy 1200

INHALT

TEST & TECHNIK

8 **Test Triumph Trophy 1200.** Nach kräftiger Überarbeitung endlich ein konsequenter Tourer? Von Michael Schäfer

14 **Enduro-Vergleichstest:** Wie gut sind Kawasaki KLR 650, Suzuki DR 650 SE und Yamaha XT 600 E abseits befestigter Straßen? Von Rainer Bäumel

26 **Test Honda CBR 900 RR.** Hondas Superbike noch leichter und stärker. Auch besser? Von Werner Koch

32 **Test Suzuki GSF 1200 Bandit.** Das preiswerte Big Bike wird nun offiziell importiert. Von Norbert Kappes

36 **Kurztest Laverda 668.** Die preisgünstige Variante der 650 Sport. Von Gerhard Lindner

THEMEN & TRENDS

22 **Interview** VFM-Geschäftsführer Josef Schmid; Neues von Lambretta; Suzuki RGV 250 SP; Yamaha Drag Star 400

MAGAZIN

42 **Isle of Man.** Wann, wo, wie, warum und überhaupt – Vorschau auf die Tourist Trophy. Von Matthias Schröter

49 **Kunst mit dem Motorrad.** Rolf Nickel malt mit seinen MZ und Ural. Von Norbert Sorg

52 **Versicherungstarife 1996.** Zum Vergleichen und Sparen. Von Nicolas Streblov

58 **Journal.** Kfz-Steuererhöhungspläne; Verkürzung der Meisterausbildung; BIKER-Wintertreffen; Bestand 50er

GEBRAUCHTMARKT

136 **Übersicht** Gebrauchtkauf und Leseraufruf

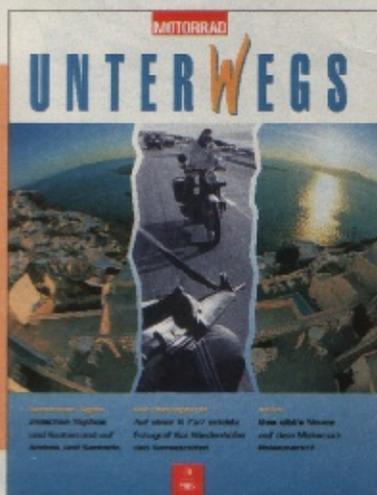
138 **Gebrauchtkauf** Yamaha TDM 850. Ist der ungewöhnliche Zweizylinder nur für Schwerhörige empfehlenswert? Von Michael Allner

SERVICE

146 **Kaufberatung** Textil-/Lederbekleidung. Stoff oder Leder – was ist besser? Von Gert Thöle



Neujahrs-Empfang: Supercross-Start
172 in Dortmund. Einer der Favoriten:
Kawasaki-Pilot Bernd Eckenbach



78 **Griechische Inseln:** Thomas Troßmann verschifft sich und seine BMW in die Ägäis – auf die Kykladen-Eilande Santorin und Andros

98 **Unterwegs-News:** Reisetips Daytona Bike Week und Dominikanische Republik; neue Libyen-Reiseführer; Auftritt zum Marlboro-Abenteuer; Trial-Kurse auf Gran Canaria

100 **Gaza-Streifen:** Auf einer 20 Jahre alten BMW R 75/5 durchstreichte der Presse-Fotograf Kai Wiedenhöfer das Krisengebiet

Alle Jahre wieder:
die Tourist Trophy auf der
Isle of Man. Wie man
hinkommt, wo wann die
große Sause abgeht,
Übernachtungstips und
alles, was man sonst
noch wissen muß **42**





MOTORRAD ABONNEMENT

Nutzen Sie den
Coupon
In diesem Heft auf
Seite 177

MOTORRAD erscheint
14täglich samstags.
Abonnenten zahlen für
26 Ausgaben im Jahr
den Superpreis von
142 Mark.

Gute Vorsätze: Die kleine
italienische Motorradschmiede Laverda will mit
ihrem alten Zweizylinder-
Konzept im Markt wieder
Fuß fassen. Mit der
36 neuen 668 könnte
es gelingen



Neues Vorzeichen: Bei diesem Enduro-
Vergleichstest mußten Kawasaki KLR 650, Suzuki
DR 650 SE und Yamaha XT 600 E hauptsäch-
lich im Gelände beweisen, was sie können **14**



Unverwechselbar:
Dieser Blick, dieses
Geräusch – das
kann nur eine
Yamaha TDM 850
sein. Auch gebraucht
138 ist sie
einzigartig

149 Norm für Schutzbeklei-
dung. Die Euro-Bürokraten
entdecken den Motorradfahrer.
Von Peter Limmert

152 Laden. Clover-Jacke; ixs-
Tankrucksäcke; Shoei-
Helm; Textilbekleidung; Handy-Ta-
sche; Held-Handschuhe

154 Journal. Reifen-Abdrück-
geräte; Choke verlegen;
Schutzblech-Verlängerung; Honda-
Auspuff; Fußrasten; Duc-Kupplung

ACTION TEAM

156 Journal. Termine Per-
fektionstrainings; IMOT
München; Messetermine; Südafri-
ka: Kaptour für Genießer

160 Shop. Jacke, Wildleder-
mütze, Unterziehpulli, CD
Günther der Treckerfahrer

SPORT

158 Granada-Dakar. Aktuel-
ler Bericht: Konnte Edi
Orioli seine Führung behaupten?
Von Sven Markurt

164 Journal. Interview mit
Roland Diepold; Vor-
schau auf den deutschen Eis-
speedway-GP Frankfurt

168 Neue Rennserie. Die
Superbike-Klasse hat
Nachwuchs bekommen: 1996
startet der Supersport 750-Cup.
Vorschau. Von Michael Rohrer

172 Supercross Dortmund.
Ein Rennwochenende mit
Bernd Eckenbach beim Moto
Cross-Fest in der Westfalenhalle.
Von Peter Mayer

MOTORRAD-MARKT

60 Die Fundgrube für den
Motorradfahrer. Hochaktuelle An-
gebote, dazu ein Spezial-Service
für Privatanzeigen.

RUBRIKEN

3 Zum Thema Isle of Man –
oder die Lust am Rennsport
Leserbriefe

130 Treffs und Termine

134 Impressum

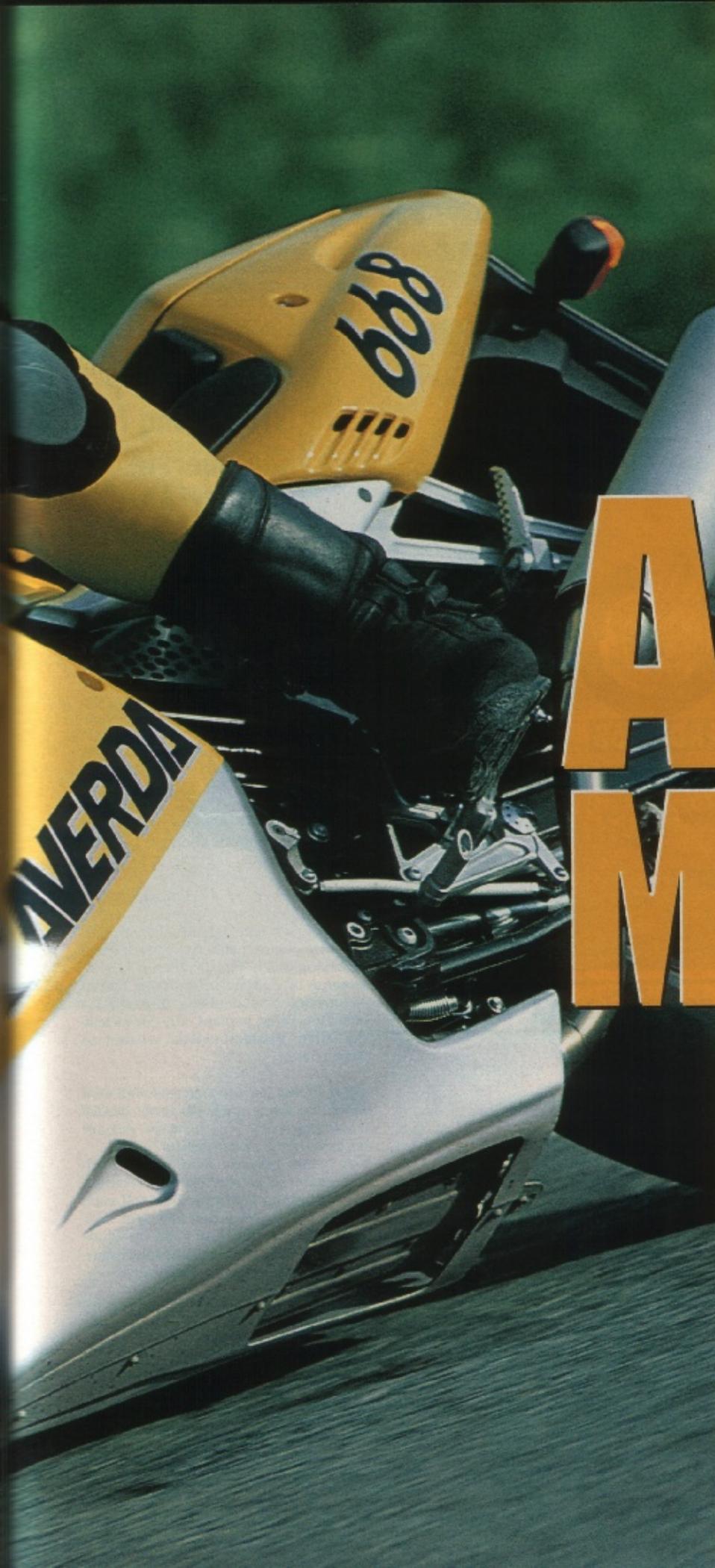
136 Vorschau

176 Letzte Seite
MOTOmania

Titelfotos: fact, Jahn, Wolf

TEST & TECHNIK





Kurztest Laverda 668

ALTA MODA

Laverda 668:
italienischer Chic für
die besonderen
Momente im Leben.

Von Gerhard Lindner; Fotos: fact

Kurztest Laverda 668

Es scheint vollbracht. Ein neuer Name verschafft der Laverda 668 den Aufstieg in die nicht allzu üppig besetzte Klasse Motorräder mit eigenem Charme, womit ihr endlich der Durchbruch gelingen könnte. Denn was zuerst unter der Bezeichnung 650 Sport vertrieben wurde und später auf den

Namen Formula 650 hörte, hat mit der 668 kaum noch etwas gemein – zumindest äußerlich.

Technisch halten sich die Neuerungen dagegen in Grenzen. Nach wie vor übernimmt der stark angegraute Zweizylinder die Antriebsarbeit. Allerdings mit deutlich verbesserter Leistungscharakteristik. Mit neuen Nockenwellen bestückt, zeichnet der MOTORRAD-Prüfstand eine wesentlich harmoni-

Italienische Eleganz: Lackierung ohne Schnickschnack und saubere Linienführung



LAVERDA 668

Motor

Luft-/Ölgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Naßsumpschmierung, elektronische Saugrohreinjection, kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 350 W, Batterie 12 V/18 Ah.

Bohrung x Hub 78,5 x 69 mm
Hubraum 668 cm³
Verdichtungsverhältnis 9:1
Nennleistung 70 PS (52 kW) bei 8000/min
Max. Drehmoment 6,1 kpm (60 Nm) bei 7000/min

Kraftübertragung

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

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Alu-Profilen, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 41 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 Bremsscheiben, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten mit Zweikolbensattel, Ø 245 mm, Alu-Gußräder.

Federweg v/h 120/100 mm
Feigengröße vorn 3,50 x 17
 hinten 5,00 x 17
Reifengröße vorn 120/60 ZR 17
 hinten 160/60 ZR 17

Maße und Gewichte

Gewicht vollgetankt* 209 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 400 kg
Zuladung* 191 kg
Tankinhalt/Reserve 16/3 Liter

Ausstattung/Preis

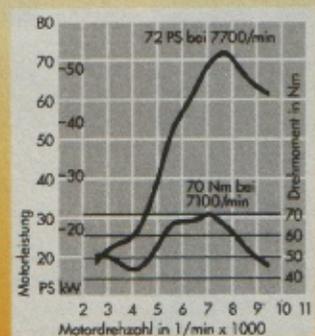
Lieferbare Farbe Gelb
Garantie ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung
Preis inkl. MwSt. 16.490 Mark
Nebenkosten 350 Mark

Fahrleistungen/Messwerte*

Höchstgeschwindigkeit 205 km/h
Solo
Beschleunigung
 0-100 km/h 5,3 sek
 0-140 km/h 10,3 sek
 0-160 km/h 14,8 sek
Durchzug
 60-120 km/h 18,6 sek
 60-140 km/h 23,5 sek
Tachometerabweichung
Anzeige/effektiv 50/48, 80/77, 100/96, 130/125

Kraftstoffart Super-Plus

Kraftstoffverbrauch im Test
 Minimal 4,7 l/100 km
 Maximal 8,2 l/100 km
Theor. Reichweite 195 bis 340 km
Ölverbrauch nicht meßbar



* MOTORRAD-Messungen

INTERVIEW

? Sie wollten 1995 rund 300 bis 400 Laverda nach Deutschland importieren. Wie viele Maschinen sind tatsächlich letztes Jahr verkauft worden? Aufgrund der noch recht geringen Produktionskapazitäten konnten wir leider nur zirka 150 Motorräder ausliefern.



„Qualitätssteigerung ist die oberste Prämisse“

Ein Herz für Italiener: Laverda-Importeur Ronald März

Einige Kunden mußten auf ein Jahr vertröstet werden. Da für Laverda Qualitätssteigerung die oberste Prämisse darstellt, ist auch für 1996 nur eine begrenzte Stückzahl von rund 400 Maschinen für Deutschland vorgesehen.

? Wie groß ist inzwischen das Laverda-Händlernetz? Zur Zeit arbeiten wir bundesweit mit über 40 Händlern. Dieses weitgehend flächendeckende Netz wird aber mit der steigenden Produktion bei Laverda weiter ausgebaut.

? Inwieweit ist die Ersatzteilversorgung gesichert? Für die Ersatzteile der aktuellen Modelle gibt es keine nennenswerten Liefer-schwierigkeiten. Für die älteren Modelle wird in den nächsten zwei Jahren ein großes Ersatzteillager in Breganze errichtet. Es ist geplant, alle Motorteile der alten Viertaktmodelle wieder zu produzieren.

? Neben der überarbeiteten 668 wird in Kürze auch das neue Modell Ghost angeboten. Sind in naher Zukunft noch weitere Neuheiten geplant? Der Name Laverda wird immer noch mit großen Viertakt-Sportmotorrädern in Verbindung gebracht. Dies soll auch in Zukunft wieder der Fall sein. Wir hoffen, bis zur IFMA in Köln im Oktober schon einen ersten, sehr interessanten Prototyp vorstellen zu können.

? Geht das große Engagement bei Laverda nicht zu Lasten Ihrer bisherigen Ducati-Aktivitäten? Darauf ein klares Nein. Es ist im Gegenteil so, daß wir, sobald sich die Liefersituation bei Ducati wieder gebessert hat, unser bestehendes Händlernetz verstärken werden.

Glanzlicht: Dank gelungener Optik und hochwertigen Anbauteilen macht die neue 668 nicht nur im Halbdunkeln eine prima Figur



Kurztest Laverda 668

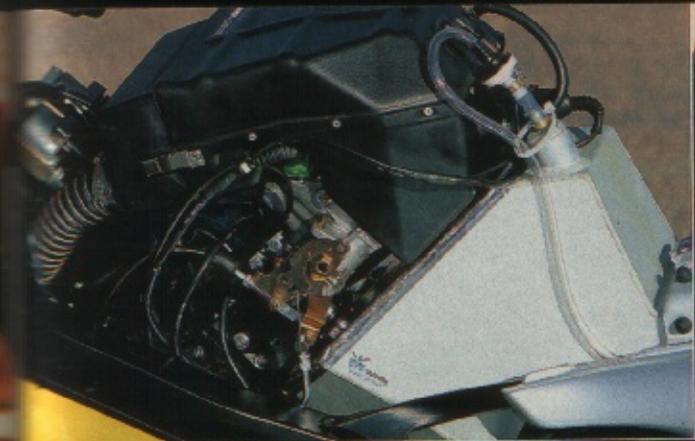
schere Leistungskurve auf das Meßblatt. Durch diese Erziehungsmaßnahme bleiben dem luft-/ölgekühlten Italiener-Herz zwar nur noch 72 der von MOTORRAD gemessenen 76 PS des 650 Sport-Triebwerks

(siehe Heft 17/1995), was aber zu verschmerzen ist. Denn die Drehzahlregion, in der diese Spitzenleistung anlag, mied man wegen der brutalen Vibrationen sowieso besser. Der gelben 668 sind diese extrem harten Vibrationen fremd.

Geblichen ist jedoch das starke und ausgesprochen ner-

vige Ruckeln unterhalb 2500 Umdrehungen. Weil dieser untere Drehzahlbereich nicht einmal im Schiebetrieb zu nutzen ist, zwingt die 668 schon im Bummeltempo zu ständiger Schaltarbeit. Und Schalten bedeutet bei der Laverda tatsächlich noch Arbeit. Das fängt bei der extrem schwergängigen

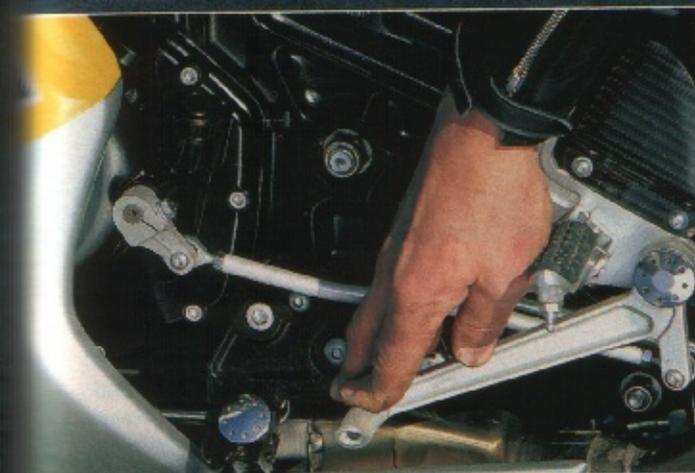
Kupplung an, die schon nach einem halben Tag Testarbeit für Schmerzen im linken Handgelenk sorgt. Und wo moderne Getriebe nur mal eben mit der linken Zehenspitze angetippt werden wollen, verlangt die rund 20 Jahre alte Laverda-Schaltbox nach einem gehörigen Tritt. Zu den konstruktiven



Sauber: ob Schweißnähte, Bowdenzüge oder Kabel, alles perfekt verarbeitet und tadellos verlegt



Verspielt: Die in klassischem Weiß gehaltenen Instrumente geben sich bei Dunkelheit ungewohnt farbenfroh



Toter Winkel: Die ungünstige Hebelgeometrie der Schaltung ist beim Gangwechsel nicht gerade von Vorteil

Problemen im Inneren der Box addiert sich noch eine ausgesprochen schlechte Hebelanordnung des Schaltgestänges. Durch die ungünstigen Winkel kann vor allem beim Herunterschalten nur wenig Kraft auf die Schaltwalze übertragen werden. So findet man sich bei nicht ganz exakter Schalterei

oftmals zwischen den einzelnen Gangstufen wieder.

Hat man sich an die Eigenheiten des Getriebes erst einmal gewöhnt, kann man die positiven Dinge des 668-Antriebs genießen. Zum Beispiel die Einspritzanlage von Weber-Marelli. Spontan und direkt reagiert der Vierventiler auf jede

noch so feine Bewegung am extrem leichtgängigen Gasgriff. Leistung ist dabei jederzeit ausreichend vorhanden, auch wenn die Meßwerte vor allem in der Beschleunigung im Vergleich zur 650 Sport deutlich abfallen. Doch der Grund hierfür liegt hauptsächlich an den äußeren Umständen. Die zum Testzeitpunkt herrschenden sibirischen Temperaturen führen eben zwangsläufig zu einem schlechteren Ergebnis, als wenn, wie die 650 Sport, bei hochsommerlichen 34 Grad gemessen wird. Dazu kommt noch der Bremsfallschirm in Form eines dick gefütterten Winterpelzes. So sind auch die höheren Verbrauchswerte der 668 zu erklären, die sich dennoch in einem durchaus akzeptablen Rahmen halten.

Doch unabhängig von den miesen Meßbedingungen gilt, daß die Laverda 668 zwar supersportlich aussieht, des weiteren mit diesem Metier aber nicht viel zu tun haben möchte. Sie mit einer Ducati 748 zu vergleichen ist unsinnig. Mit einer Ducati 750 SS kann die Laverda dagegen jederzeit konkurrieren. Bei nahezu gleichem Preis ist sie sogar um ein Vielfaches edler ausgestattet: Vierventiltechnik, Einspritzanlage, Leichtmetallrahmen und voll einstellbare Federelemente von White Power, appetitlich in einer eleganten Schale aus gelbem Kunststoff.

Weil also der Laverda-Motor nicht zu den kompromißlosen Hochleistungssportlern zählt, stört es auch nicht, daß das Fahrwerk nur wenig sportlichen Ehrgeiz entwickelt. Die unverändert aus der 650 Sport übernommenen Federelemente sind angenehm komfortabel abgestimmt. Schlechte Straßenbeläge scheint es für die 668 gar nicht zu geben: höchster Fahrkomfort dank weicher

Federn, geringer Dämpfungsstufen und hervorragendem Ansprehverhalten.

Einziger Nachteil dieser soften Abstimmung: Schon bei weniger brutalen Bremsmanövern federt die Upside-down-Gabel zu weit ein. So verliert das Vorderrad vor allem auf schlechten, welligen Straßen nicht nur wichtigen Federweg, sondern auch die Zielgenauigkeit läßt durch die starken Eigenbewegungen des Fahrwerks zu wünschen übrig.

Auf gut ausgebauten Abschnitten dagegen zeigt sich die Laverda von ihrer besten Seite. Zwar will sie bei flotter Fahrt mit etwas Kraft eingelenkt werden, aber einmal in Schräglage, zieht sie unbeirrbar eine saubere Bahn. Auch die Vollgasfahrten auf der Autobahn macht sie ohne den geringsten Zucker in der Lenkung mit. Nicht ganz so lässig bewältigt die Brembo-Bremsanlage die ihr gestellten Aufgaben. Hinten problemlos zu dosieren, verlangen die beiden vorderen 320-Millimeter-Scheiben nach sehr hoher Handkraft.

Ganz ohne Makel ist die schöne Italienerin also nicht. Und einen Punkt gab's auch im Erscheinungsbild der 668, der zwar kein Anlaß zur Kritik war, aber zunächst doch Kopfzerbrechen bereitete: Sinn und Zweck der hinteren Fußrasten bei einem bildschönen Einzelhöcker. Nach Rückfragen bei Importeur Ronald März klärte sich das Rätsel schnell auf: Verkauft wird die Laverda 668 offiziell mit einem Sitzkissen, das wahlweise statt der hinteren Höckerabdeckung zu verwenden ist. Außerdem bestückt März noch die beiden Scheinwerfer mit H4-Lampen, bevor die ersten Exemplare Ende Februar zum Preis von 16840 Mark ausgeliefert werden. □

**MIT EINER
DUCATI
750 SS
KANN
DIE 668
JEDERZEIT
MITHALTEN**