

10 30. April 1998 DM 6,-  
05 48,-, sdr 6,50, MR 7,25, bfr 151,-,  
Ex 840,- (Corr.), Dr 1500,-, Fr 865,-

ISSN 0027-237 X E 4973 D  
Hr 146,- FF 25,- Lit 8500,- Ps 675,-/790,-  
Fmk 31,- Stl 920,- Printed in Germany

44  
Seiten  
Motorrad  
Markt

4 390497 306003 10

# MOTORRAD

**Großes  
125er EXTRA**  
Motorräder  
und Roller für  
Einsteiger

**Härtetest  
Brems-  
beläge im  
Vergleich**

**Im Test**  
Laverda  
750 S  
Formula  
KTM  
LC 4 640  
Adventure R

**Erste  
Fahrt  
mit der**


# Ducati 900 SS

**Cruiser  
Vergleichstest**  
Suzuki VL 1500 Intruder  
Harley Fat Boy  
Kawasaki VN 1500 Classic



# test & technik

Test Laverda 750 S Formula



Exotischer Außenseiter oder angepaßte Standardware? Mit dem auf 280 Stück limitierten Sondermodell 750 S Formula versucht Laverda, an die Tradition der glorreichen SFC-Modelle anzuknüpfen.

# FUHRWERK



**F**unkensprühend zieht der Seitenständer eine Furche in den Asphalt der Sachskurve in Hockenheim. Der orangefarbene Lack des Verkleidungskiels verschmilzt mit dem Granulat der Fahrbahndecke. Ein Motorrad, wie geschaffen für die Rennstrecke. Kaum größer als eine 250er, läßt sich die neue Laverda 750 S Formula tatsächlich fast so leicht in Schräglage einlenken wie eine Viertellitermaschine. Ein Verdienst des mit 206 Kilogramm vergleichsweise geringen Gewichts, der sportlich ausgelegten Fahrwerksgeometrie und der Beschränkung auf einen moderaten 160er Hinterreifen.

Dank seiner elektronischen Gemischaufbereitung setzt der quirlige Zweizylinder jeden noch so kleinen Dreh am Gasgriff spontan in Vortrieb um. Schon naht die Opel-Kurve. Höchste Zeit zum Verzögern. Die beiden schwimmend gelagerten vorderen Gußscheiben bremsen gut, einen beherzten Zugriff bei Rennstreckentempo vorausgesetzt. Ganz so, wie man das von einer Brembo-Anlage gewöhnt ist. Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage? Fehlanzeige. Erstaunlich, wie die Laverda-Techniker dieses Paket geschnürt haben. Die sportliche Tradition der glorreichen Laverda SFC-Modelle ist allgegenwärtig.

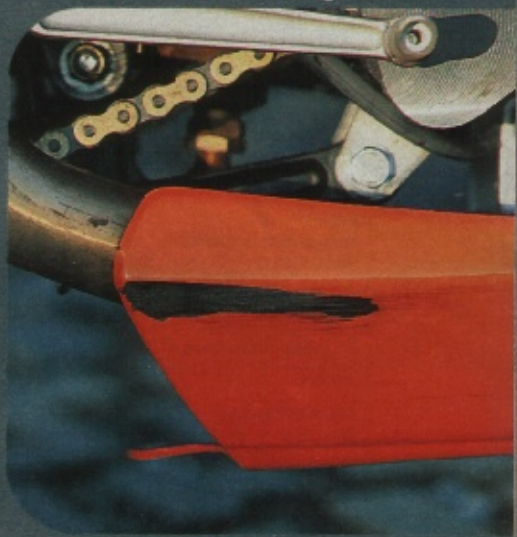
In der Formula haben die Italiener eine weitere Entwicklungsstufe ihres wassergekühlten Viertakt-Twins gezündet. Nockenwellen mit mehr Hub, längere Steuerzeiten, größere Ein- und Auslaßventile, eine erhöhte Ver-

Von Uli Baumann; Fotos: Markus Jahn

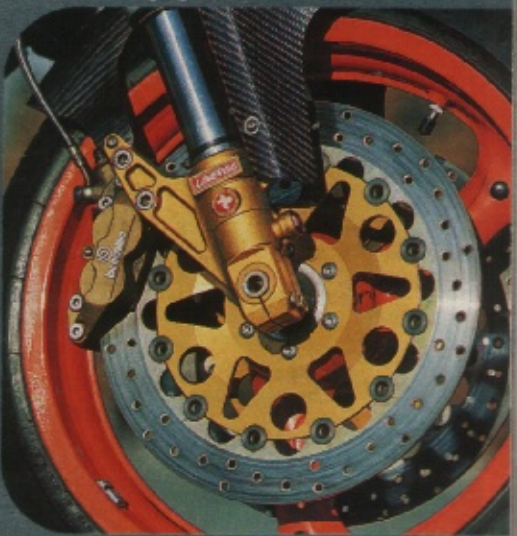
# ORANGE



Exzentriker: filigran gefräste, einstellbare Fußrastenanlage



Erdverbunden: Verkleidungskiel als Schräglagenfühler

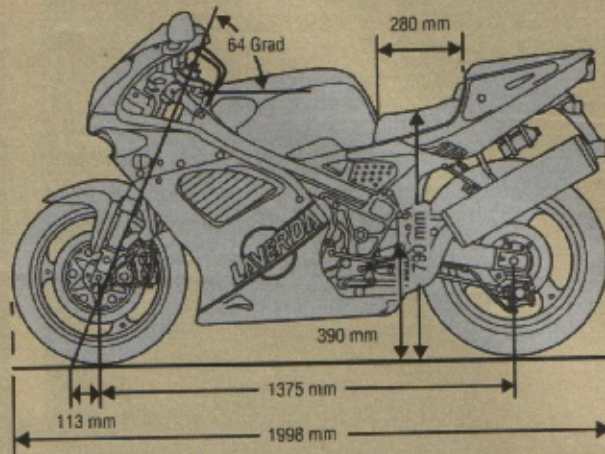
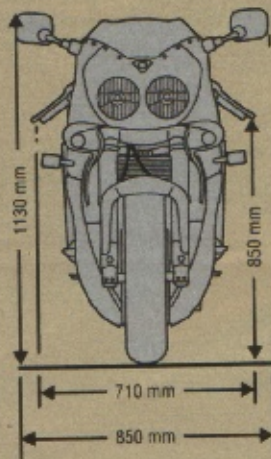


Lehrstück: Brembo-Bremsanlage für gute Verzögerung

# Laverda 750 S Formula

## Laverda 750 S Formula

Zeichnung: Renato Maucher



### Technische Daten

#### Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Naßsumpschmierung, elektronische Weber-Marelli-Saugrohreinjection, Motormanagement, keine Abgasreinigung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 350 W, Batterie 12 V/18 Ah.

**Bohrung x Hub** 83 x 69 mm  
**Hubraum** 747 cm<sup>3</sup>  
**Verdichtungsverhältnis** 11:1  
**Nennleistung** 91 PS (66 kW) bei 9500/min

#### Max. Drehmoment

7,5 kpm (74 Nm) bei 7800/min

#### Kolbengeschwindigkeit

22,1 m/sek bei 9600/min

#### Kraftübertragung

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

**Federweg** v/h 120/110 mm  
**Felgenreife** v/h 3.50 x 17/5.00 x 17  
**Reifengröße** vorn 120/60 ZR 17  
 hinten 160/60 ZR 17

#### Service-Daten

**Erstinspektion** nach 1000 km  
**Service-Intervalle** alle 7500 km

#### Motoröl

SAE 10 W 60

#### Ölwechsel

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

375 cm<sup>3</sup>

#### Füllstand je Holm

140 mm

#### Luftfilter

Papierfilter

#### Kettenteilung

3/8 x 1/4

#### Anzahl der Rollen

110

#### Leerlaufdrehzahl

1000±50/min

#### CO-Wert

1,5 %

#### Ventilspiel kalt, Einlaß

0,10-0,20 mm

#### Ventilspiel kalt, Auslaß

0,15-0,25 mm

#### Reifenluftdruck

vorn 2,2 bar  
hinten 2,5 bar

#### Ausstattung/Preis

Schwarz/Orange

#### Lieferbare Farben

Schwarz/Orange

#### Garantie

ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung

#### Preis inkl. MwSt.

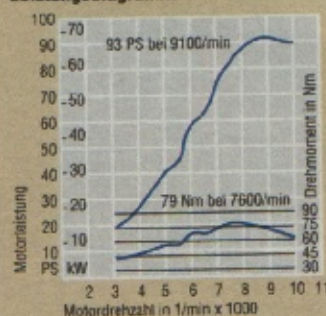
22.490 Mark

#### Nebenkosten

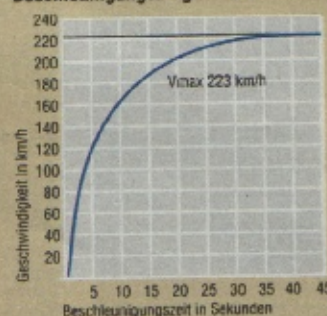
350 Mark

### MOTORRAD - Messungen

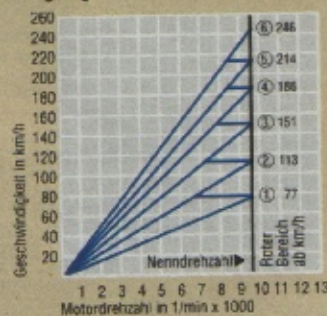
Leistungsdiagramm <sup>2</sup>



Beschleunigungsdiagramm <sup>1</sup>



Gangdiagramm



#### Fahrleistungen

<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	
Solo	223 km/h
<b>Beschleunigung</b>	
0-100 km/h	3,9 sek
0-160 km/h	8,5 sek
0-180 km/h	11,1 sek
<b>Durchzug</b>	
60-140 km/h	21,5 sek
60-160 km/h	27,8 sek

#### Meßwerte

<b>Tachometerabweichung</b>	
Anzeige/effektiv	50/48, 80/78, 100/96, 130/130, 220/223
<b>Kraftstoffart</b>	Super
<b>Kraftstoffverbrauch</b>	
bei 100 km/h	6,0 l/100 km
bei 180 km/h	8,2 l/100 km
Landstraße	7,3 l/100 km
<b>Theor. Reichweite</b>	260 km
<b>Ölverbrauch</b>	nicht meßbar

#### Maße und Gewichte

<b>Wendekreis</b>	7000 mm
<b>Gewicht vollgetankt</b>	206 kg
<b>Radlastverteilung</b>	48/52 %
<b>Zulässiges Gesamtgewicht*</b>	400 kg
<b>Zuladung</b>	194 kg
<b>Tankinhalt/Reserve*</b>	19/3 Liter

\* Herstellerangaben; <sup>1</sup> Meßbedingungen: Temperatur 21 Grad, kein Wind; Meßort Hockenheim; <sup>2</sup> Leistung an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Rollenprüfstand FLA 203. Maximal mögliche Abweichung zur DIN-Messung ± 5 Prozent.

dichtung sowie ein angepaßtes Eprom für die Einspritzanlage und ein später einsetzender Drehzahlbegrenzer gewährleisten ein angehobenes Drehzahlniveau – und die damit verbundene Mehrleistung. Satte 91 PS verspricht das Datenblatt, sieben mehr als für die Basisversion Laverda 750 S.

In Sachen Motorcharakteristik bleibt jedoch alles beim alten. Wer schaltfaul auf die vermeintliche Durchzugsstärke eines Zweizylinders vertraut, liegt bei der Laverda daneben. Die Devise lautet weiterhin: Drehzahl, Drehzahl, Drehzahl. Unter 3000/min schüttelt sich der von seinen Konstrukteuren mit einer relativ geringen Schwungmasse bedachte Vierventiler wie ein nasser Hund, angewidert von der ihm abverlangten Leistung. Jenseits dieser Marke aber brennt er ein Feuerwerk voller italienischer Leidenschaft ab.

Ab etwa 6000/min schreit er dann zum Finale furioso, das die Existenz sämtlicher angegebener Cavalli glaubhaft macht – der Prüfstand bescheinigt sogar noch zwei PS mehr. Der kurzhubig ausgelegte und überraschend durstige Twin – er gönnt sich rund zwei Liter mehr als die normale 750 S – scheint beinahe zu explodieren. Im Expreßtempo durchheilt die Nadel des Drehzahlmessers den Anzeigebereich. Gut, daß die Italiener vor den mechanischen Exitus den Begrenzer gesetzt haben, der bei 9500/min abriegelt. Begleitet wird dieser Kraftakt des Triebwerks von einer den Fahrer betörenden Ansaugeräuschkulisse, die aus dem Luftfilterkasten unter der Tankatrappe hervorbrüllt. Da schlagen die Herzen von Italo-Fans höher.

Weniger schön: Trotz ihrer Hydraulik läßt sich die Laverda-Kupplung nur schwer dosieren. Wer zügig vorankommen will, muß zudem fleißig die Gänge wechseln, um nicht den optimalen Leistungs-



Solo für zwei:  
Bei Bedarf gibt's auf der  
Formula auch einen  
Platz für einen Passagier

## Laverda 750 S Formula

bereich zu verpassen. Zugegeben, die Schaltwege sind etwas zu lang geraten, die Leerlaufsuche gestaltet sich schwierig, aber ansonsten erledigt das Sechsganggetriebe seine Aufgabe ordentlich.

Und wie schlägt sich die Formula im ganz normalen Leben? Auf der topfebenen Rennstrecke ohne Tadel, zeigen sich die Paioli-Federelemente von den zerfurchten und welligen deutschen Landstraßen doch deutlich beeindruckt. Trotz mannigfaltiger Einstellmöglichkeiten, sowohl an der Gabel wie auch am Federbein, will sich kein überzeugendes Set-Up finden lassen. Das hintere Zentralfederbein – für mehr Bodenfreiheit deutlich vorgespant – arbeitet fast

ausschließlich im progressiven Bereich, das Hinterrad neigt deshalb gern zum Versetzen. Die Gabel kämpft mit ihrer hohen Losbrechkraft. Selbst kleine Bodenunebenheiten zermürben so über kurz oder lang jeden von italienischen Zweirädern noch so angefressenen Fan. Eine andere Feder fürs Federbein sowie eine sensibler arbeitende Gabel, und die Formula könnte auch abseits der Rennstrecke begeistern.

Um die Wunschliste zu komplettieren: Verkleidungs-Schnellverschlüsse, die sich erst nach mühseliger Fummelerei entfernen lassen, überzeugen genausowenig wie eine bereits nach wenigen Kilometern stumpf gewordene Lackierung. Trotzdem: Die sagenumwobenen SFC-Modelle haben in der Formula eine würdige Nachfolgerin gefunden. □

## Mein Fazit

Insgesamt hinterläßt die Formula wie ihre Vorgängerinnen einen etwas zwiespältigen Eindruck. Auf topfebener Rennstrecke bietet sie großen Fahrspaß. Der geht aber durch die mißlungene Fahrwerksabstimmung und die spitze Leistungscharakteristik auf Landstraßen zweiter Ordnung floten. Bei einem Preis von fast 23 000 Mark darf man ab Werk noch etwas mehr Feinabstimmung erwarten.



## Garantieprobleme

Die Situation ist für Laverda-Kunden scheinbar unübersichtlich. Durch den Wechsel des Importeurs von der Firma März zur Firma P.G.O. im Juli 1997 zeigen sich einige Laverda-Besitzer sichtlich verunsichert, was die weitere Betreuung ihrer Garantie- und Kulanzanträge angeht. Diese Sorge scheint aber unbegründet zu sein. Die Lage stabilisiert sich zusehends, der Kunde wird nicht im Regen stehengelassen. Zwar kann und darf der ehemalige Laverda-Importeur Ronald März aus Ettlingen bei Karlsruhe nach eigenen Aussagen nicht mehr für die Traditionsmarke aktiv werden, aber März hat sämtliche Garantieunterlagen und die sonstigen Vorgänge, die seine Laverda-Kundschaft betreffen, an den neuen Importeur weitergegeben. Dennoch an ihn gerichtete Anfragen leitet Ronald März zur weiteren Bearbeitung an die Firma P.G.O. in Flörsheim bei Frankfurt (Telefon 06145/506980) weiter.

Auf die Herstellergarantie hat der Importeurswechsel keine Auswirkungen. Egal über welchen Importeur ein Kunde seine Laverda erworben hat, Garantiezeit und -leistungen bleiben in jedem Fall voll erhalten. Zu beachten ist lediglich, daß sämtliche Garantie- und Kulanzansprüche jetzt von P.G.O. eingereicht werden müssen, die auch für den Service und die Ersatzteilbeschaffung für alle Modelle der italienischen Marke verantwortlich zeichnet. Dem neuen Importeur ist die für den Kunden verwirrende Lage bewußt, und er arbeitet bereits mit Hochdruck an der Verbesserung dieser Situation. Da die Garantieabwicklung nicht mehr über das Werk läuft, sondern jetzt allein bei der Firma P.G.O. liegt, garantiert der neue Importeur einen schnellen und reibungslosen Ablauf von allen Gewährleistungsansprüchen. Auch für Schäden, die nicht unter die Garantiebestimmungen fallen, verspricht P.G.O. eine kulante und kundenorientierte Abwicklung.