

# MOTORRAD



## WELTEXKLUSIV: LAVERDA 1000 KRAFTWERK ORANGE

Die neuen  
Naked  
Honda



CB 1300  
und  
Hornet 600



VERGLEICHSTEST SPORTTOURER

**SCHNELL UND SICHER**

- BMW R 1100 S ■ Ducati ST 4 S ABS
- Honda VFR-ABS

Suzuki GSX-R 1000 ■ KTM 950 Adventure ■ Kawasaki Z 1000  
zu gewinnen

**MOTORRAD DES JAHRES 2003**





## LAVERDA ERWACHT WIEDER



**W**er dachte, mit Laverda sei es nach der Übernahme des Markennamens durch Aprilia-Boss Ivano Beggio zu Ende, sieht sich nun getäuscht. Im Gegenteil: Seit zwei Jahren werkelt eine kleine Mannschaft ganz im Verborgenen an der neuen Laverda 1000 SFC, die jetzt auf der Bologna Motorshow zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentiert wird. Wer allerdings einen kernigen Dreizylinder nach alter Laverda-Sitte erwartet, muss sich noch ein paar Jahre gedulden. Zunächst wird man mit einem 60-Grad-V2-Motor von Rotax starten.

Ob das die Laverda-Fans gutheißen werden? Werden sie verstehen, dass es zunächst einmal gilt, die Marke überhaupt erst wieder zum Leben zu erwecken? In jedem Fall sieht der 1000er-Prototyp toll aus. Handwerk trifft Hightech, Schweißnähte wie aus dem Lehrbuch, Frästeile mit hohem Aufwand gefertigt, da lacht das Italo-Herz. Hoffentlich beweist Ivano Beggio mehr Stehvermögen als seine Vorgänger. Das letzte Aufbäumen der Marke vor einigen Jahren mit einer hochdefizitären Zweizylinder-Fertigung war ein einziges Desaster.

Und noch eines hoffe ich. Nämlich dass Sie, liebe Leserinnen und Leser, bereits bei unserer großen Wahl „Motorrad des Jahres 2003“ mitgemacht haben. Diejenigen, die noch nicht gewählt haben, jedoch die Chance auf eines der drei tollen Gewinner-Bikes wahren wollen, finden in dieser Ausgabe von MOTORRAD den zweiten Aufruf und die Stimmkarte.

Herzliche Grüße

*Michael Pfeiffer*

Chefredakteur Michael Pfeiffer

Rundes Rücklicht,  
asymmetrischer  
Tank: Die neue  
Laverda 1000 SFC  
erinnert an die  
seelige RGS 1000



Suzuki GSX-R 1000,  
KTM 950 Adventure  
und Kawasaki  
Z 1000 warten  
auf die Gewinner  
der Leserwahl

MOTORRAD DES JAHRES  
2003

# MEHR ALS

Überraschungscoup aus Italien: Laverda ist wieder da – mit einem exklusiven Sportler in bester Tradition.

Von Eva Breutel, Fotos: Laverda

**F**ast hätten wir geglaubt, wir würden die orangefarbenen Renner aus dem Veneto nie oder erst in ferner Zukunft wiedersehen. Im Jahr 2000 hatte die Aprilia-Gruppe Laverda nach einem langen Fall übernommen; von dem einst glorreichen Hersteller blieb nur der Name. Für Aprilia-Boss Ivano Beggio schien die Marke kaum eine Rolle zu spielen: „Wichtiger sind erst mal Guzzi und Aprilia. Laverda muss sich ein bisschen gedulden“, erklärte der Unternehmer noch im Frühsommer in einem MOTORRAD-Interview.

„Ein bisschen“ scheint bei Beggio jedoch tatsächlich nur eine sehr kurze Zeitspanne zu bedeuten. Auf der Motorshow in Bologna präsentiert er jetzt überraschend die erste Laverda nach der Stunde null. Eine Rückkehr mit Pauken und Trompeten, denn der neue Firmenchef setzt auf ein Bike aus edelsten Komponenten, das zunächst nur als Monoposto zu haben ist. Ende 2003 soll die Laverda 1000 SFC, so der erinnerungsträchtige Name, in limitierter Auflage von 300 bis 500 Exemplaren gebaut werden.

Außerlich ein klarer Fall: Laverda pur. Dafür sorgen schon die flammend orangefarbene Lackierung und die Marchesini-Räder in ebenso traditionsreichem Königsblau. Die exklusive Monoposto lässt nur wenig schnödes Plastik an sich heran; es dominieren edle Werkstoffe wie Karbonfaser, Aluminium und Titan. Eine kleine Halbschale mit Hutzen für die Luftzuführung zur Airbox soll den Fahrer schützen.

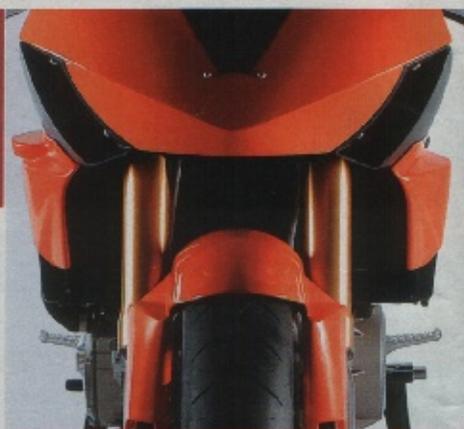
Das rigorose Design, übrigens von der schon bei Laverda tätigen Mannschaft, gibt den Blick auf den großen V2 frei. Es ist der stark überarbeitete Rotax-Motor mit 60 Grad Zylinderwinkel, der erst 2004 in der neuen Aprilia mille debütiert. Dank einer Einspritzanlage mit üppigen, 57 Millimeter großen Drosselklappen, allerdings

nur noch mit Einfachzündung, soll er mit 133 PS den Anschluss an die Zweizylinderkonkurrenz halten und die 1000 SFC auf stolze 280 km/h beschleunigen. Der Verbundrahmen aus Gitterrohrkonstruktion und gefrästen Aluminiumteilen, die massive Aluschwinge und die bananenförmigen Endschalldämpfer aus Titan verleihen der Laverda ein eigenständiges Erscheinungsbild. Unterstützt davon, dass das Rahmenfachwerk nach dem Schweißen nur klar lackiert wird.

Selbst die Anhänger der Sportfraktion müssen angesichts der knappen Halbverkleidung nicht verzagen. Laverda hat eine spezielle Lösung parat: Mit Schnellverschlüssen können Racing-Fans Verkleidungsseitentteile montieren, die den Motor verhüllen.

Bei den Komponenten ließen sich die Entwickler nicht lumpen und spendierten ein komplett einstellbares Fahrwerk mit Öhlins-Gabel und direkt an der Schwinge angelenktem Federbein. Auch die Position der Schwingenlagerung kann mittels Einsätzen variiert werden, was der individuellen Abstimmung weitere Möglichkeiten eröffnet. Mit Stolz verweist Laverda auf die „State of the art“-Bremsanlage von Brembo mit Radialpumpe und radial verschraubten Bremszangen. Bemerkenswert sind auch die geschmiedeten Aluräder sowie der Tank, der sich um die Airbox aus Kohlefaser schmiegt und so zum Designelement avanciert.

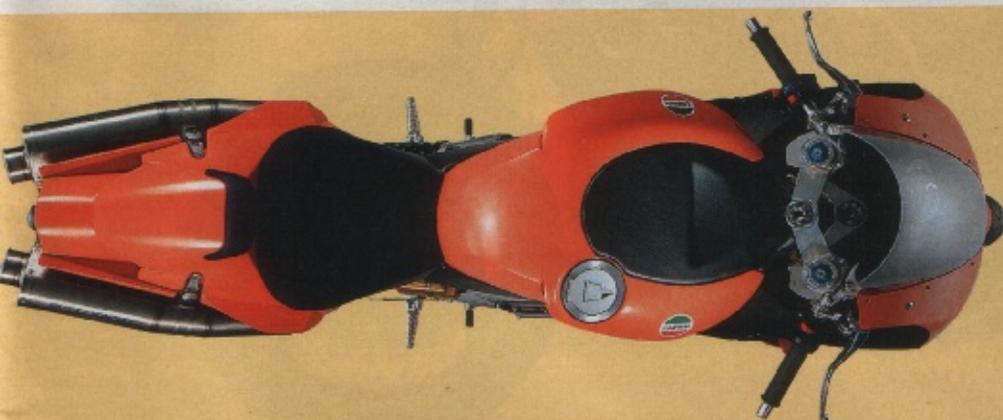
Was die wieder erstandene Laverda kosten soll, bleibt derzeit noch das Geheimnis von Firmenboss Beggio. Billig wird's bei so vielen noblen Teilen auf jeden Fall nicht werden. Doch Trost winkt in naher Zukunft: 2004 soll die 1000 SFC in etwas einfacherer Ausführung, also ohne Titan und Karbonfaser, in Serie gehen – unlimitiert und so lange die Nachfrage anhält. ■



Breite Hutzen für die Kühlluftzufuhr



# EIN NAME



Der Tank umschließt die voluminöse Airbox aus Kohlefaser.  
Auffällig: das Heck mit den beiden Titanschalldämpfern

Stark überarbeitetes  
Aprilia-mille-Triebwerk

