

3.60
7

TEST UND TECHNIK FÜR DIE PRAXIS



Motorrad- fahr

Motorrad-
fahrer



3/96
März

DM 3,60,
SFR 3,60, öS 30
FR 88,-, LIT 4.700
PTAS 450,-

29 Seiten
Gebraucht-
Maschinen



1200er
Bandit



zu gewinnen

Erste Fahrberichte

Die neuen Yamaha-Sportler
1000er Thunderace
600er Thundercat

Erste Fahrberichte

Die neuen Kawa-Chopper
EN 500
VN 1500 und
VN 800 Classic

Im Test

Laverda 650 Sport

Secondhand-Tip
Kawasaki
GTR 1000



Enduro-Special mit
XT-Stammbaum,
Katalog und
Tuner

Motorräder

Vorstellung:
Sechszylinder-
Honda-Chopper 6

Fahrberichte:
Yamaha YZF 1000 R 10
Yamaha YZF 600 R 12

Kawasaki EN 500
Kawasaki VN 800 Classic
Kawasaki VN 1500 Classic 16

Test: Laverda 650 Sport 20

Secondhand:
Kawasaki 1000 GTR 86

Gespanntest: Walter-Ducati 98

Enduro-Special

Katalog 46

XT-Stammbaum 52

Einzylinder-Technik 62

Enduro-Gespanne 66

Tuner 68

Ausrüstung

Zwölf Lederhosen im Test 92

Heiße Tips für kalte Tage 96

Praxis/Ratgeber

Wartung der Telegabel 88

Was tun bei
Schlüsselverlust? 90

Aktuell

Harley, Sachs 14

Neues MZ-Werk
in Istanbul 28

XV 535-Trike 100

Szene 24

Termine/Leserbriefe 83

Alle Motorradpreise 84

Leute 102

Sport

Rallye Granada-Dakar 104

Galinsky wechselt 106

Yamaha-Offensive

Buntes 108

Vorschau, Impressum 110



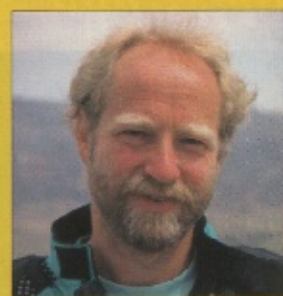
Mit einem Spätstart geht Yamaha ins Sportler-Rennen: Ob die YZF 600/1000 R das Warten lohnen, konnten wir in Südafrika erfahren. Seite 10.

Kawasaki setzt voll auf Chopper. Erste Fahreindrücke der neuen Classic-Linie und der EN 500 konnten wir in Kalifornien sammeln. S. 14.

Renaissance einer legendären Marke: Mit altem Motor im neuen Fahrwerk soll die Laverda 650 Sport Italo-Fans begeistern. Test ab S. 20.

Ans Eingemachte der Teleskopgabel geht es auf der Praxisseite 88. 12 Lederhosen im Test ab Seite 92.

Seit 10 Jahren wildert die Kawasaki 1000 GTR im BMW-Revier. Worauf beim Gebrauchtkauf zu achten ist, lesen Sie ab Seite 86.



Gut gechoppt

Bald 30 Jahre ist es her, daß amerikanische Motorradfreaks Hand anlegten an ihre Harleys und diese »choppten«, sprich von allem vermeintlich Überflüssigen befreiten, den Radstand per langgestreckter Telegabel dehnten. Zu bewundern waren diese Custom-Bikes alsbald im heute legendären Film »Easy Rider«. Es blieb der Hausmarke der Chopperfans vorbehalten, mit dem Low Rider die erste serienmäßige Maschine dieses Kult-Genres zu bringen. Die Japaner folgten halbherzig mit mehr oder weniger mißlungenen »Softchoppern«, die verdientermaßen als Ladenhüter verstaubten. Erst klassisch schön gestylte Motorräder wie die Suzuki VS 1400 und die ebenso knuffige wie konkurrenzlose Yamaha XV 535 sorgten für den längst überfälligen Chopper-Boom auf unseren Straßen. 1996 nun blasen die Japaner zum Generalangriff und drohen, Harley mit übergewichtigen Chrommonstern zu überrollen. Mit »choppern« hat dies kaum noch zu tun, ein neuer Begriff muß her: »Cruiser«. Da fällt Kawasaki fast schon wieder aus dem Rahmen, denn die aktuelle Classic-Linie (siehe Seite 16) orientiert sich an den Originalen.

Reiner H. Nitschke

Wenn man von Laverda spricht, denkt man unwillkürlich an die gute alte Zeit der legendären Zwei- und Dreizylinder, weniger an die aktuellen Modelle. Nach etlichen Pleiten, Pech und Pannen scheint nun ein Lichtstreif am Horizont sichtbar. Der Produktionsstandort wanderte ins oberitalienische Zane, und dort basiert man nun kräftig am neuen Image. In Deutschland tritt der Streif in Gestalt von Ronald März aus Ettlingen auf, der sich mit Eigenimporten von Ducatis in Szene gesetzt hat. Das bereits bestehende Ducati-Händlernetz ist zum Teil auch Basis für den Laverda-Kundendienst und umfaßt derzeit bundesweit bereits über 40 Händler.

Die aktuellen Modelle heißen Sport 650, Formula 650 und einfach nur 668. Das vierte – und erste unverkleidete – Modell soll bereits im Frühjahr folgen und auf den Namen Ghost 650 hören. Basis all dieser Modelle ist ein etwas betagter, luftgekühlter Vierventil-Zweizylinder, der schon 1975 – damals noch mit 500 Kubikzentimeter Hubraum – erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Für die Neuzeit mußte der 180-Grad-Twin mit 668 Kubik Hubraum (nicht etwa 650 Kubik) nicht nur leistungsmäßig, sondern auch technisch aufgewertet werden. So versorgt nun eine Weber-Marelli-Einspritzanlage den Vierventiler, und zwei Ölkühler sorgen für einen gesunden Wärmehaushalt.

Die Modellpalette von Laverda umfaßt derzeit drei Sportler – ein Naked Bike wird im Frühjahr folgen.

Ein klangvoller Name kehrt zurück

Nicht selten verschwindet eine italienische Motorradmarke urplötzlich in der Versenkung. Wenn sie dann wieder auftaucht, sind die ersten Motorräder meist sportlich und rot lackiert. Ein Beispiel gefällig? Laverda 650 Sport.

Das Resultat sind 64 PS bei 8000 U/min und ein maximales Drehmoment von 60 Newtonmetern bei 7000 U/min. Leistungs- und Drehmomentkurve deuten darauf hin, daß der Vierventiler in erster Linie von der Drehzahl lebt. Dies bestätigt sich bereits beim Leerlauf: Sehr unruhig und mit leichten Aussetzern nörgelt der Twin bei niedrigen Drehzahlen vor sich hin. Erst ab 3- bis 4000 Touren setzt er die Gasbefehle sehr spontan und ruckfrei um, ohne jedoch vor Kraft zu strotzen. Leistung meldet sich erst so bei 6000 U/min an, dann aber vehement und bis hinauf in den roten Bereich, der bei 9000 U/min beginnt. Mit der steigenden Drehzahl nehmen aber auch die Vibrationen zu, die der Twin recht gnadenlos auf Lenker und Fußrasten verteilt.

Zum Sparschwein ist die Laverda aufgrund der Einspritzanlage nicht mutiert. Im Schnitt laufen 6,6 Liter Super auf 100 km durch die Einspritzdüsen, was in Verbindung mit dem 16-Liter-Tank im Heck für knappe 250 Kilometer ausreicht. Wer jedoch heftiger am Gashebel dreht – und dies wird aufgrund der Motorauslegung häufiger nötig – läuft schnell Gefahr, an die acht Liter zu verbrauchen.

Die spitze Leistungscharakteristik der »Sport« findet in den Meßwerten ihre Entsprechung: In der Beschleunigung hält der Zweizylinder mit 4,6 Sekunden (von Null

auf 100 Stundenkilometer) noch mit hubraumstärkeren Modellen mit, in der Elastizität (von 50 bis 120 Stundenkilometer im letzten Gang) bricht die Laverda regelrecht ein. 20,9 Sekunden spuckt der Meßcomputer aus. Der schlechte Wert ist aber nicht nur dem Motor anzukreiden, eine kürzere Gesamtübersetzung könnte das Problem zumindest ansatzweise beheben. Wer daher zügig aus dem Quark kommen will, muß das Sechsganggetriebe öfter als einem lieb ist bemühen. Denn zum einen ist es recht schwergängig und erfordert trotz hydraulischer Betätigung hohe Handkräf-

te, zum anderen landet man sehr oft zwischen den Gängen.

Im krassen Gegensatz zum betagten Zweizylinder steht das moderne Fahrwerkskonzept. Ein Aluminium-Brückenrahmen umspannt den Motor und integriert ihn als tragendes Element. Dem fahrfertig 205 kg leichten Sportler ist damit ein niedriger Schwerpunkt und eine ausgewogene Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterrad garantiert. Den Kontakt zur Fahrbahn übernehmen hochwertige Feder-/Dämpferelemente von White Power mit mannigfachen Justiermöglichkeiten in Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung. So decken beide Elemente, die kräftig dimensio-

Das Cockpit der 650er Sport enthält zwar viele Anzeigenelemente, aber nur wenige bieten echte Informationen. Die beiden Ölkühler sitzen seitlich hinter der Verkleidung.



Fotos: Weißner, Schlichter

nierte Upside-down-Gabel vorn und das progressiv angelenkte Zentralfederbein hinten, ein breites Spektrum zwischen sportlich straffer und komfortabler Einstellung ab. Dazu wird eine nicht so extrem sportliche Sitzposition serviert, mit relativ hoch montierten Lenkerhälften (860 mm Bauhöhe), tiefer Sitzmulde (Höhe 780 mm), leicht nach hinten orientierten Fußrasten und gutem Knieschluß an der schmalen Tankattrappe. Man sitzt also nicht langgestreckt, sondern mit dezent aufrechtem Oberkörper auf der »Sport« und genießt aufgrund der kurzen Verkleidungsscheibe nur mäßigen Windschutz. Wer sich ganz klein hinter der Verkleidung macht, erreicht solo erstaunliche 204 Stundenkilometer. Die Möglichkeit ei-

ner Ausfahrt zu zweit ist zwar gegeben, sollte aber aufgrund des knappen Sitzpolsters und der hohen Fußrasten nicht ernsthaft in Erwägung gezogen werden.

Erst ab 6000 Touren wird der Zweizylinder so richtig munter

Die Sport 650 ist ohne Zweifel mehr ein Einzelkämpfer, der aufgrund seiner kompakten geometrischen Eckdaten auf puren Fahrspaß programmiert ist: Leicht im Handling, zielgenau im Kurveneingang und stabil in der Höchstgeschwindigkeit sind die herausstechendsten Merkmale. Erstaun-

lich ist, daß das Fahrwerk mit seinen kurzen Federwegen (vorn 120 mm, hinten 100 mm) auch heftige Bodenwellen recht gelassen wegsteckt und sensibel auf leichte Verwerfungen anspricht. Als sehr harmonisch ist auch das Zusammenspiel mit den Pirelli MTR 03/04-Radialreifen zu bezeichnen, die ausgezeichnet haften und in Schräglage jederzeit ein sattes und damit sicheres Gefühl vermitteln. Dem bunten Treiben schiebt nur die zu früh aufsetzende Frontverkleidung und das gewöhnungsbedürftig hohe Aufstellmoment des 120/70er Vorderrades einen Riegel vor.

Zwar nicht sonderlich exakte, dafür aber sehr späte Bremspunkte kann man mit den beiden Vierkolben-Festsattelbremsen im Vor-

derrad setzen. Um die Brembo-Kolben an die gelochten und schwimmend gelagerten 320er Gußscheiben anzulegen, sind zwar etwas hohe Handkräfte vorzusetzen, aber verzögert wird dann mit viel Biß, wobei sich das Hinterrad auch schnell einmal vom Asphalt löst. Der hintere Stopper mit seinem Zweikolben-Festsattel und 245er-Bremsscheibe hält sich dezent zurück und geht bei Bedarf nicht zu früh auf Block.

In der Ausstattung setzten Sportler seit jeher keine Glanz-

Auf der »Sport« sitzt man gar nicht so sportlich: Mit aufrechtem Oberkörper und wenig Last auf den Handgelenken ist man relaxed und zügig unterwegs.



punkte. Im Prinzip wird außer einem Hauptständer auch nichts Wesentliches vermisst. Nur bei der Verarbeitung wünscht man sich ein bißchen mehr Liebe im Detail. Nach der Demontage der Verkleidung hält man zwar nur wenige Schrauben in der Hand, aber die Präzision der Bauteile läßt zu wünschen übrig. Daneben könnte die Lichtausbeute des Scheinwerfers höher ausfallen und die Anzeigegeräte im Cockpit über das tatsächliche Geschehen besser informieren: Die Ta-

chonadel eilt vor, und der Drehzahlmesser kommt nie so richtig zur Ruhe. Dazu gibt es bei Tag kaum zu identifizierende Kontrollleuchten und zu kurze Rückspiegel-Ausleger mit rutschenden Gummitüllen. Aufgrund der Vibrationen sind regelmäßige Kontrol-

Das gute Handling der Laverda beruht auf ihrer kompakten Bauform mit kurzem Radstand (1375 mm) und Nachlauf (103 mm).



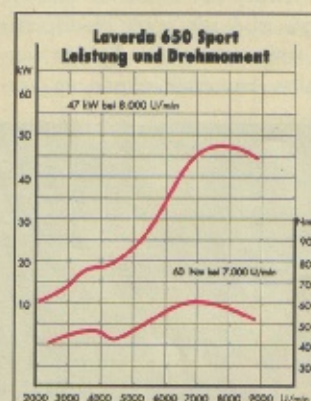
Daten und Meßwerte Laverda 650 Sport

Motor: Leistung 64 PS (47 kW) bei 8000 U/min, wahlweise 34 PS, maximales Drehmoment 60 Nm (6,1 mkg) bei 7000 U/min, Bohrung x Hub 78,5 x 69 mm, Hubraum 668 cm³, Verdichtung 9,0 : 1, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl 18,4 m/s, luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen (dohc), je zwei Einlaß- und zwei Auslaßventile über Tassenstößel betätigt, Ventilspiel Einlaß 0,20 bis 0,25 mm, Auslaß 0,30 bis 0,35 mm, elektronische Benzineinspritzung (Weber-Marelli), Trockensumpfschmierung, E-Starter

Elektrische Anlage: Drehstromlichtmaschine, Leistung 300 Watt, Batterie 12 V/18 Ah, Kennfeldzundanlage, Zündkerzen Champion RA4HC, Fern-/Abblendlicht 60/65 W, H 4

Kraftübertragung: Primärtrieb über Stirnräder, Übersetzung 2,655:1, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaukupplung, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Hinterrad-antrieb über O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 2,50:1

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Alu, geschraubtes Alu-Heck, vorn 40er Upside-down-Gabel mit 120 mm Federweg, Zugstufe 6fach, Druckstufendämpfung 8fach einstellbar, hinten Alu-Kastenschwinge mit Zentralfederbein, 100 mm Federweg, Federbasis stufenlos, Zugstufe



11fach und Druckstufendämpfung 7fach einstellbar, Lenkkopfwinkel 64 Grad, Radstand 1375 mm, Nachlauf 103 mm

Räder: Leichtmetall-Gußräder, vorn 3.50 x 17, hinten 5.50 x 17, Bereifung vorn 120/70 ZR 17, hinten 170/60 ZR 17, Reifentyp: Pirelli MTR 03/04, weitere Freigaben: Michelin A 59/M 59 und A 89/M 89, Dunlop Sportmax, Bridgestone BT 50, Metzeler ME Z1/Z2, Luftdruck vorn 2,2 bar, hinten 2,5 bar, vorn zwei Vierkolben-Festsattel-Scheibenbremsen, Durchmesser 320 mm, hinten Zweikolben-Festsattel-Scheibenbremse, Durchmesser 245 mm

Abmessungen: Länge 2000 mm, Breite 770 mm, Höhe 1180 mm, Lenkerbreite 670 mm, Lenkerhöhe 860 mm, Bodenfreiheit 150 mm, Sitzhöhe 780 mm, Sitzbanklänge vorn 230 mm, Gewicht vollgeladert 205 Kilogramm, zulässiges

Gesamtgewicht 400 Kilogramm

Füllmengen: Tank 16 l (davon 3 l Reserve), 3,5 l Motoröl

Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit:

solo 204 km/h

zwei Personen 196 km/h

Beschleunigung 0 - 100 km/h:

solo 4,6 s

zwei Personen 6,6 s

Durchzug 50 - 120 km/h

(im größten Gang):

solo 20,9 s

zwei Personen 21,5 s

Tachoabweichung: 4 %

Benzinverbrauch (Super):

maximal: 7,5 Liter/100 km

minimal: 5,7 Liter/100 km

Durchschnitt: 6,6 Liter/100 km

Reichweite: 242 km

Kosten: Preis: 15.990 Mark

(inkl. Nebenk.) 1 Jahr Garantie

Versicherung (HDI): 319,00 DM

(Haftpflicht für ein Jahr, 100 %)

Steuer (für ein Jahr): 97,20 DM

Verschleißteile: Bremsbeläge

vorn 59,90 Mark, hinten

39,80 Mark, Gaszug 60,70

Mark, Zündkerze 19,30 Mark,

Lenkkopflager 136,60 Mark,

Kettensatz 437,40 Mark

Reparaturteile: Blinker vorn

und hinten 38,30 Mark, Kupp-

lungshebel 29,90 Mark, Rück-

spiegel 128,70 Mark, Vorder-

rad 983,20 Mark, Scheinwer-

fer 274,30 Mark, Schalldämp-

fer 552,00 Mark

Wartung: Inspektion alle 7500

km à 4 Std.

Garantie: 1 Jahr ohne Kilome-

terbegrenzung

len der wichtigsten Schraubverbindungen dringendst zu empfehlen. Ansonsten darf man auf ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung bauen, die langen Inspektionsintervalle (alle 7500 km) genießen und sich über die anfallenden vier Arbeitsstunden ärgern.

Perfektionismus war aber bei italienischen Motorrädern nach

Die Vorder-radbremse setzt späte Bremspunkte

nie angesagt. Und warum soll da ausgerechnet Laverda eine Ausnahme machen. Die Motorräder leben von ihrer Ausstrahlung und Exklusivität. Vergleicht man die Sport 650 mit einer Ducati 750 Supersport, so ist der Abstand gar nicht mal so gravierend. Das Manko des veralteten Zweizylinders wird durch das modernere Fahrwerk wieder wettgemacht. Vergleicht man die empfohlenen Verkaufspreise miteinander, so herrscht zwischen Laverda Sport (15.990 Mark) und der verkleideten Ducati 750 SS Carena (16.390 Mark) Einigkeit.

Wer sich noch einen roten 650er Laverda-Renner sichern möchte, muß sich allerdings beeilen. Ende des Jahres soll die Laverda Sport 650 endgültig durch die 668 abgelöst werden und nur noch als Sportversion Formula 650 weiterleben.

Till Kohlmeier