

3,50

10/97 OKTOBER

DM 3,50 • CHF 3,50 • ÖS 27,- 4 399152 003509

TEST • TECHNIK • SZENE • REGIONALES • REISE

MOTORRAD NEWS

DAS NACHRICHTEN-MAGAZIN

MOTORRAD NEWS

ALLE BIKES BIS
10 000 MARK:

BIKEN SPAREN

BRANDNEU, BRANDHEISS:
KAWASAKI ZX-9 R



16 SEITEN
MEHR!

Test & Technik

- Harley-Davidson FXST
- Honda Hawk
- Honda Transalp
- Kawa Crosser '98
- Kawasaki Eli 125
- Kawasaki ER-5
- Laverda 750 S
- Suzuki DR Big
- Suzuki DR 650 SE
- Triumph Tiger



ÜBER 1200
KLEINANZEIGEN

LAVERDA 750 S:

RÜCKKEHR DER
ITALO-SPORTLER



KONZEPTVERGLEICH
DR 650 SE/ER-5



ADMIRALS-CUP:
TRANSALP – TIGER – DR BIG

STREETFIGHTER ■ SPORT: SIXDAYS ■ TOURENTIP: WEINSTRASSEN ■ TERMINE ■ TUNING: HONDA HAWK
REGIO NEWS ■ ON THE ROAD: MASUREN ■ ENDUROPISTEN ALS BIOTOPE? ■ NEWS TV-PROGRAMM

Fahrbericht Laverda 750 S

NIMM'S LEICHT

Mit der neuen 750 kann alles anders werden. Für Laverda, aber auch für dich.

Damit haben Sie bestimmt Spaß – meint der Mechaniker vom Laverda-Händler Holger Schwarz, als er mir die Laverda 750 S übergibt. Es braucht nur wenige Kilometer, bis mir klar ist, daß der Mann recht hat. Irgendwie verstehen wir uns auf Anhieb, die rassige Italienerin und ich.

Seit Jahren dümpelt Laverda dahin. Für ein erfolgreiches Comeback der italienischen Traditionsmarke will der neue Importeur PGO sorgen. Mit einem ausgesuchten Händlernetz und großzügigen Kulanzregelungen möchte PGO das Vertrauen der Kunden zurückgewinnen. Denn gestandene Biker haben häufig noch die Qualitätsprobleme vergangener Zeiten im Hinterkopf, Neueinsteiger verbinden dagegen wenig mit dem wohlklingenden Namen.

Dabei scheint Laverda nun auf dem besten Weg, die dunklen Punkte der Vergangenheit vergessen zu

machen. Schon Ende der achtziger Jahre galt die OR 600 Atlas wegen ihres Stehvermögens und ihrer Robustheit als Geheimtip unter den Enduristen, doch der Aufschwung blieb aus. Nach finanziellen Problemen und dem darauf folgenden Besitzerwechsel rappelte sich Laverda vor zwei Jahren wieder auf, mit der 650 Sport besann sich die Marke auf ihre ureigentliche Domäne. Es folgten Modelle wie die Ghost, die Ducatis Monster ohne echte Trefferchance ins Visier nahm, sowie die vollverkleidete Formula.

Auf Benzineinspritzung setzt Laverda bereits seit der 650 Sport, deren Motorkonzept sich über die Atlas bis hin zum 500er Twin von 1976 zurückverfolgen läßt. Äußerlich weist auch das Kraftwerk der 750 S Ähnlichkeiten mit den Vorgängern auf, doch hinter der Fassade soll sich komplett neue Technik verbergen. Mit der Renovierung bekam der Twin eine Wasserkühlung spendiert, zusätzlich verhilft ihm ein Ölkühler zu cooler Atmosphäre.

Im ersten Moment verblüfft der Motor mit ziemlich untypischen Lebensäußerungen. Wenn wir nicht wirklich sicher gewesen wären, daß unter der Tankattrappe ein Reihenzyylinder arbeitet, hätten wir angehalten, um die Sache zu überprüfen. Denn die sanften Schwingungen, die zu Lenker und Fußrasten vordringen, fühlen sich fast wie bei einem modernen V-Twin an.

Laverda 750 S: Rückkehr der Supersport-Traditionsmarke?

Fotos: Günter Koelowski



ganz gleich ob mit Vau- oder Reihenmotor, wird auch die neue Laverda erst bei mittleren Drehzahlen richtig wach. Unter 4500 U/min tut sich herzlich wenig, wenn man zu

Heißes Spielzeug: Das Handling der Laverda 750 S überzeugt in jeder Lebenslage

Wie bei Italo-Neuheiten nicht ungewöhnlich, kursieren auch für die 750 S unterschiedliche Leistungsangaben. Dabei halten wir die 92 Prospekt-PS für übertrieben. Bei 219 km/h Spitze und vier Sekunden für den Spurt von 0 auf 100 scheinen uns Werte um die 80 PS realistisch.

Im Vergleich zu den Vierzylinder-Sportlern der 600er-Klasse mutet dieses Leistungsangebot nicht gerade weltbewegend an, doch gegen direkte Konkurrenten wie die Yamaha TRX 850 oder die Ducati 750 SS kann die Laverda durchaus bestehen.

Die Zeiten, wo man von großvolumigen Twins heißen Dampf aus dem Drehzahlkeller erwarten durfte, sind nicht erst seit der 750 S vorbei. Wie ihre Sportlerkollegen,

forsch am Gasgriff reißt, verschluckt sie sich sogar.

Feingefühl ist beim Anfahren angesagt, zumindest wenn es richtig flott abgehen soll. Die seilzugbetätigte Kupplung packt auf wenigen Millimetern Hebelweg gnadenlos zu. Wenn man diesen Punkt verpaßt, rupft sie unwillig und der Auftritt an der Ampel ist gelaufen. Hat man Gas und Kupplung endlich im Griff, entpuppt sich die Laverda als Senkrechstarter. Kein Wunder bei nur 1375 Millimetern Radstand und wenig Last auf dem Vorderrad. Das heißt nicht, daß die 750 S den Durchschnittspiloten bereits beim Anfahren überfordern würde. Der Spielraum zwischen Fehlstart und Wheelie ist auch für Normalbegabte ok.

Gleiches gilt für die Leistungsentfaltung. Zwischen 4500 und 9000 Touren tritt der Twin gleichmäßig kräftig an und hängt willig am Gas,





**Nur Attrappe:
Der Tank ist gar keiner**

TECHNISCHE DATEN LAVERDA 750 S

Motor:	Zweizylinder-Viertakt-Reihe
Hubraum:	747 cm ³
Leistung:	83 PS
Leergewicht:	206 kg
Tankinhalt:	16 Liter
Radstand:	1375 mm
Leergewicht:	206 kg
max. Zuladung:	194 kg
Preis:	18 840 Mark

da verdirbt kein brutaler Kraftein-satz den sauberen Strich. Wenn die Laverda einmal auf Touren ist, läßt sich auch das gut abgestufte Sechsganggetriebe ohne Hakeln schalten, sofern man ein Gefühl für den richtigen Zeitpunkt entwickelt. Im Stand scheint der Schalthebel dagegen regelrecht am Gehäuse festgeschweißt.

Die Vorzüge der elektronischen Einspritzung nützt Laverda dagegen konsequent aus.

Die 750 S gibt sich mit einem Benzinverbrauch von 5,9 Litern im flotten Mischbetrieb recht sparsam, selbst bei strammen Autobahnetappen genügen ihr 6,4 Liter.

Nicht lumpen ließen sich die Laverda-Leute beim Fahrwerk. Im sauber geschweißten Brückenrahmen aus Leichtmetallprofilen, auf dem schon die Ghost 650 Strike basierte, hängt vorne eine Upside-Down-Gabel von Paioli mit 41 Millimeter Gleitrohren und Verstellmöglichkeiten für Federung, Druck- und Zugstufendämpfung. Ebenfalls voll justierbar ist das Monofederbein mit Ausgleichsbehälter, das die Alu-

Zweiarmschwinge im Heck abstützt. Beide Federungssysteme erfüllen ihre Aufgaben in jeder Hinsicht hervorragend: Präzise Radführung, feines Ansprechverhalten und ausreichender Komfort tragen wesentlich zum sicheren Fahrgefühl bei.

Das gilt auch für die Bremsen. Vierkolbenzangen und schwimmend gelagerte 320 Millimeter-Scheiben vorne sind in diesen Kreisen fast Standard, dennoch gebührt den gut dosierbaren Brembo-Anlagen ein dickes Lob.

Laverda scherte sich nicht um Modetrends und stellte die 750 S auf edle Marchesini-Räder mit ungewöhnlich schma-

ler Bereifung im Heck. Beim Show-down wird man mit dem 160/60 x 17 nur müdes Grinsen ernten, dafür verspricht der handliche Sportler im Kurvenlabyrinth unvergleichlichen Fahrspaß. Die 750 S läßt sich spielerisch und zielgenau durch alle Radien dirigieren, ohne dabei in die Kurven zu kippen. Selbst wenn man in voller Schräglage auf eine Längsfuge gerät oder bremsen muß, bleibt die Laverda erheblich leicht-

ter kontrollierbar als die Konkurrenz auf angeberisch dicken Sohlen. Und genau das macht sie für Normalsterbliche so sympathisch.

Logisch, daß die 750 S nicht jedem passen kann. Menschen unter zirka 1,80 Metern werden sich auf ihr gewiß gut zurechtfinden. Bei einer Sitzhöhe von 79 Zentimetern und einem relativ schmalen Polster taugt sie auch für kleine Leute. Die Verkleidung bietet ausreichenden Windschutz, das Cockpit präsentiert sich übersichtlich. Der Sozius taugt allerdings nur für Nottransporte.

Obwohl nicht perfekt, hat sich die 750 S auf Anhieb zu einem beachtlichen Sportmotorrad gemausert. Dem charaktervollen Motor fehlt es nur am Feinschliff, das Fahrwerk ist bereits von der Stange weg so souverän wie die meisten Mitstreiter nach gezielter Optimierung. Gemessen daran sind 18 840 Mark Endpreis nicht zuviel.

Günter Koslowski **Flimmerfrei: Laverda-Cockpit**



**Optimale Gewichtsverteilung:
16-Liter-Tank unter der Sitzbank**



X NEWS POINT

Glückwunsch an Laverda für dieses Fahrwerk. Mit der 750 S findet man auf Anhieb den sportlichen Strich. Eine optimierte Abstimmung dürfte auch aus dem sparsamen Twin ein Sahnestück machen. In jedem Fall viel Motorradspaß fürs Geld.