

# PS

**Das Sport-Motorrad Magazin**

Schon gefahren

Tuning-Spezial



Wellbrock-Honda RC 30



Laverda 650  
Triumph Thunderbird  
Kawasaki KLR 650

## DIE BESTEN BIG BIKES

Vergleichstest



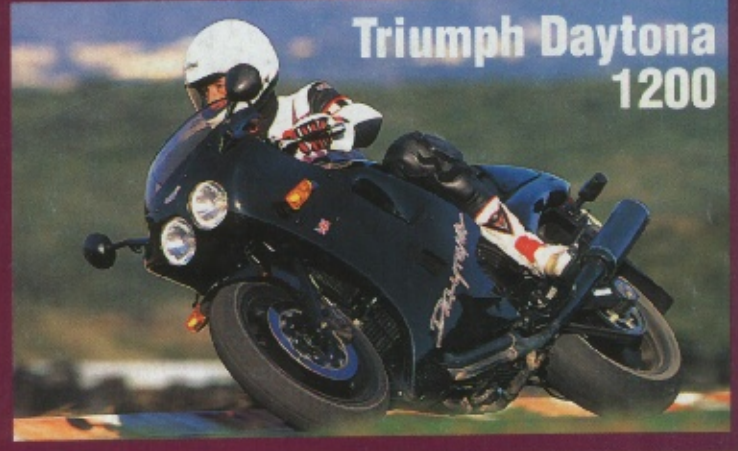
Suzuki  
GSX-R 1100



Kawasaki  
ZZ-R 1100



Yamaha  
FZR 1000



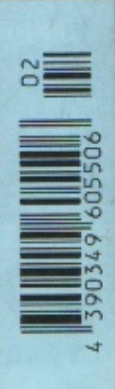
Triumph Daytona  
1200

Super-Leserwahl

Die besten Sport-Motorräder 1995

Zu gewinnen

1. Preis: Ducati 748
2. Preis: Kawasaki ZX-6R
3. Preis: Aprilia RS 250

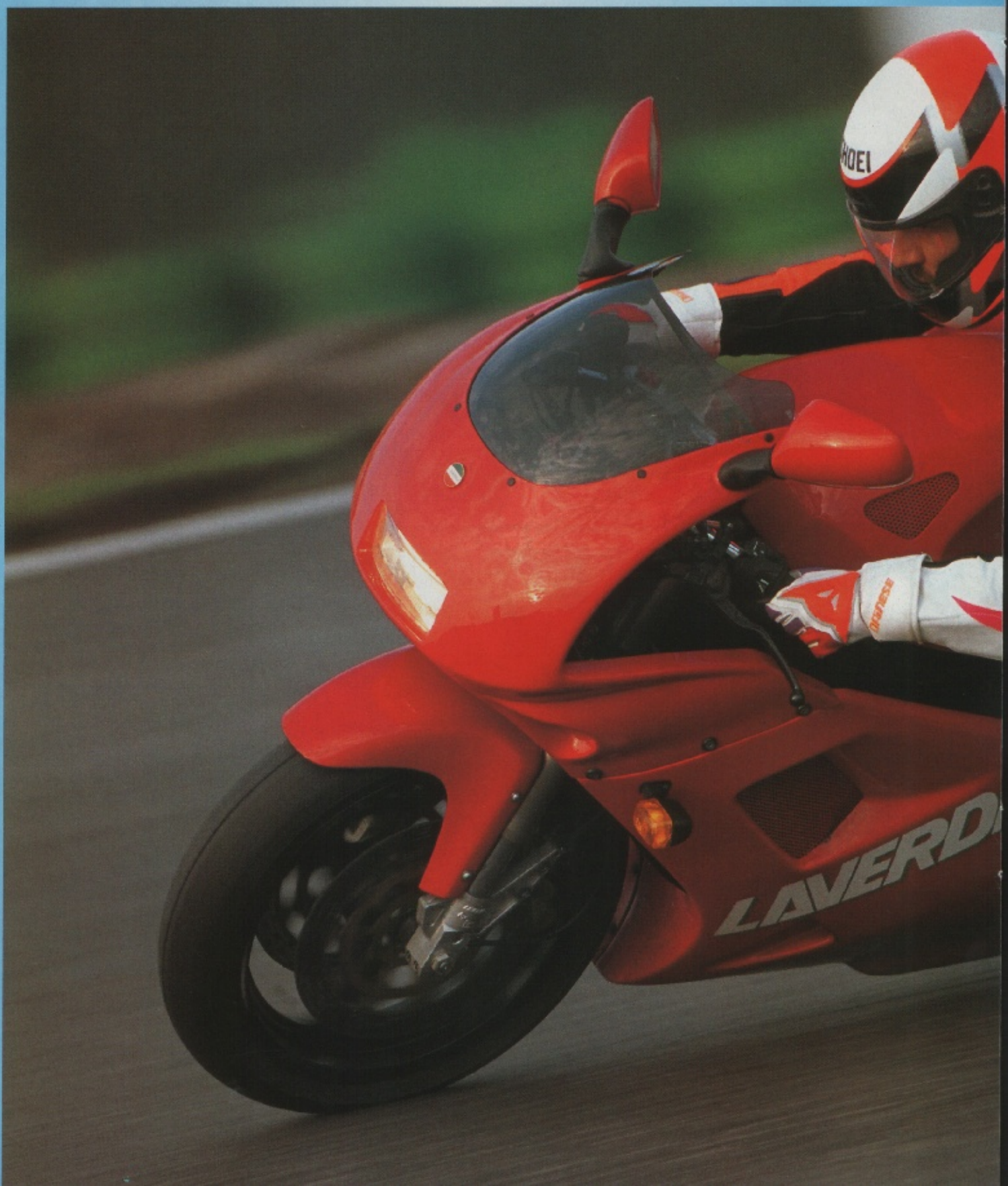


Printed in Germany  
 Nr. 2/Februar 1995 DM 5,50  
 E 3496 E  
 Finnland Imk. 29.50, Italien Lit. 6800, Niederlande nlt. 0,40,  
 Österreich öS 43,-, Schweiz sfr. 6,-, Spanien Plus. 600,-



Fahrbericht  
Laverda 650

# Die Tradition bebt





Ein großer alter Name der italienischen Motorradindustrie erwacht zu neuem Leben: Laverda produziert wieder – die neue 650 mit kernigem Twin ist da



Fotos: Herzog

*Unter dem modernen Outfit steckt kein hochdrehender Vierzylinder, sondern ein mühsam mit High-Tech aufgepöppelter, betagter Twin*

**S**chon vor zwei Jahren überraschte uns Laverda mit einer bildschönen, schlanken und kleinen Zweizylinder-Sportmaschine. Mehr als ein paar Prototypen gelangen den damaligen Eignern der Traditionsfirma in Breganze allerdings nicht. Nun wurden wieder neue Geldgeber für die Motorradproduktion gefunden – die ersten 500 Exemplare der Laverda 650 können aus bereits bestehendem Material montiert werden. Den Import für Deutschland übernahm die Firma März in Ettlingen, die uns auch den noch nicht endgültig abgestimmten Prototypen zur Verfügung stellte.

Das Konzept der Laverda 650 ist durchaus aufwendig: Luft-ölgekühlter Zweizylinder-Twin-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, Ventilkopf und eine Zünd-Einspritzelektronik von Weber/Marelli wie bei den erfolgreichen Vierventil-Ducatis. Der Motor hängt in einem modernen und sauber gefertigten Leichtmetall-Kastenrahmen, wie er in solcher Qualität eigentlich nur im Rennsport zu finden ist. Teure Federelemente von White Power, feine Marchesini-Räder im Big-Bike-Format, Edelstahl-Auspuff mit großem Vorschalldämpfer, Leichtmetalltank unter einer Kunststoffattrappe – das alles sind Features, die einen Preis





von deutlich über 20 000 Mark erwarten lassen. Aber weit gefehlt. Unter 16 000 Mark soll die feine Sportmaschine kosten – ein echter Dumpingpreis. Oder es ist irgendwo ein kleiner Haken an der Sache.

Nun, unsere ersten Fahrten mit dem noch nicht homologierten Prototypen offenbarten uns einen sehr eigenständigen Charakter. Der Motor ist ein Twin alter Schule mit relativ viel Schwungmasse und relativ rauhem Lauf. Er klingt ein wenig nach Kawasaki GPZ 500 S, wenn auch deutlich kerniger. Von sanftem Motorlauf kann bei der aus den 70er Jahren stammenden Konstruktion keine Rede sein. Es poltert und vibriert recht ordentlich unter der formschönen Verschalung. 64 PS attestieren die Italiener dem 668



*Das Cockpit zieren schön gezeichnete Instrumente samt Ölthermometer. Der sauber gefertigte Rahmen würde auch einem wesentlich teureren Motorrad gut zu Gesicht stehen, ebenso die schönen Anbauteile wie Fußrasten und Auspuff*



*Mit 215 Kilogramm gelang die Laverda nicht gerade leicht, ist aber dennoch extrem handlich. Perfekt harmonisiert das Zusammenspiel zwischen White-Power-Elementen und Brembo-Bremsen – damit waren vor ein paar Jahren selbst GP-Piloten glücklich*



Zwischen 4500/min und 5500/min öffnet sich aber ein derbes Leistungsloch, eine Abstimmungsschwäche, die bei Tempo 120 im reichlich lang übersetzten letzten Gang jeglichen Geschwindigkeitszuwachs verhindert. Unter dieser Drehzahlschwelle läßt es sich ganz gut mit dem Twin leben; selbst bei 2000/min bietet er verwertbaren Druck.

Hoffen wir, das die Abstimmung bis zum Serienanlauf noch verbessert wird, das tolle Fahrwerk hätte es nämlich verdient. 1375 Millimeter Radstand entsprechen den Maßen einer 250er; die Laverda 650 präsentiert sich damit im Gegensatz zum altmodischen Motor auf der Höhe der Zeit. Extrem handlich – trotz der vielen Pfunde – läßt sich die Laverda in die Kurven werfen. Schräglagenwechsel gelingen mit minimalem Kraftaufwand. Perfekt verarbeitet die White-Power-Elemente alle Fahrbahn. Sowohl die Upside-down-Gabel als auch das Federbein lassen sich in der Zug- und Druckstufe einstellen.

Ebenso glanzvoll funktionieren die mächtigen Bremsen in der Laverda. Nicht gerade bissig, aber mit trotziger Wirkung verzögern sie die 650er sicher. Das sauber gefertigte Chassis würde sicher noch deutlich mehr Leistung verkraften. Für eine gewisse Nervosität beim Einlenken in Kurven machen wir die etwas verschlissenen Pirelli MTR 03/04 verantwortlich; mit einer sportlicheren Mischung würden wir auch sicher die Bodenfreiheit der 650er noch etwas weiter auskosten können.

Die Sitzposition auf der sauber verarbeiteten Maschine ist recht aufrecht, die in zu spitzem Winkel montierten Stummel werden in der Serie noch geändert. Unter dem Soziussitz finden wir den Tank-einfüllstutzen; der 16-Liter-Benzinvorrat befindet sich unter dem Fahrer. Wenn Laverda den Motor noch ein wenig besser abstimmt, ist die 650er sicher eine Alternative zu einer Ducati 750 Supersport. Mit einem modernen Motor wäre sie das erst recht. *Michael Pfeiffer*

cm<sup>3</sup>-Twin für Deutschland; dank freier Atemwege leistet der Prototyp rund 70 PS.

Mit 69 Millimetern Hub und 78,5 Millimetern großen Kolben gelang der Twin nur moderat kurzhubig; moderne Motorenkonzepte würden den Ventilen mehr Platz schenken und die Drehfreude mit kürzerem Hub anheizen. Dennoch, wer die mit langen Wegen arbeitende Schaltbox zügig bedient und die Drehzahl immer über 6000/min hält, wird mit ordentlichem Vorschub belohnt. 195 km/h erreicht die immerhin 215 Kilo schwere Maschine.

## Datenspiegel Laverda 650

### Motor:

Viertakt-Zweizylinder mit zwei oberliegenden Nockenwellen, vier Ventile pro Brennraum  
Leistung: ..... 64 PS (47 kW)  
..... bei 8000/min  
Bohrung/Hub: ..... 78,5/69 mm  
Hubraum: ..... 668 cm<sup>3</sup>  
Verdichtung: ..... 9:1  
Anzahl der Gänge: ..... 6

### Gemischbildung:

Weber-Marelli-Zünd-/Einspritzelektronik Typ Alpha/n mit Saugrohrein-spritzung

### Fahrwerk

Leichtmetall-Brückenrahmen aus Profilen mit abschraubbarem Rahmenheck. Vorn White-Power-upside-down-Gabel mit 40 mm-Standrohren, hinten Leichtmetallschwinge mit White-Power-Monoshock  
Radstand: ..... 1375 mm

### Räder und Bremsen:

Marchesini-Leichtmetallräder, Brembo-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln, hinten Einzelscheibenbremse mit Momentabstützung am Rahmen  
Radgröße v/h: ..... 3.50/5.50 x 17  
Reifengröße v/h: ..... 120/70 x 17/170/60 x 17  
Bremsendurchmesser v/h: ..... 320/240 mm

### Maße und Gewichte:

Gewicht vollgetankt ..... 215 kg  
Länge/Breite/Höhe: ..... 2000/770/1180 mm  
Tankinhalt: ..... 16 Liter  
Höchstgeschwindigkeit (Prototyp mit 70 PS): ..... 195 km/h

### Preis:

ca. 16 000 Mark

### Importeur:

März GmbH, 76275 Ettlingenweier