

Schon gefahren

Tuning-Spezial



Wellbrock-Honda RC 30



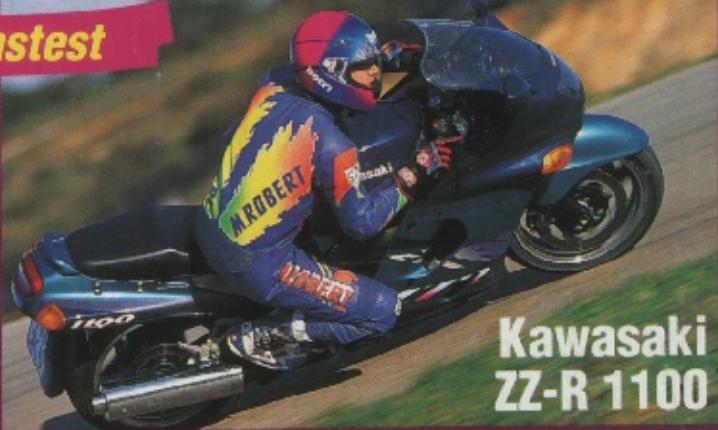
Laverda 650
Triumph Thunderbird
Kawasaki KLR 650

DIE BESTEN BIG BIKES

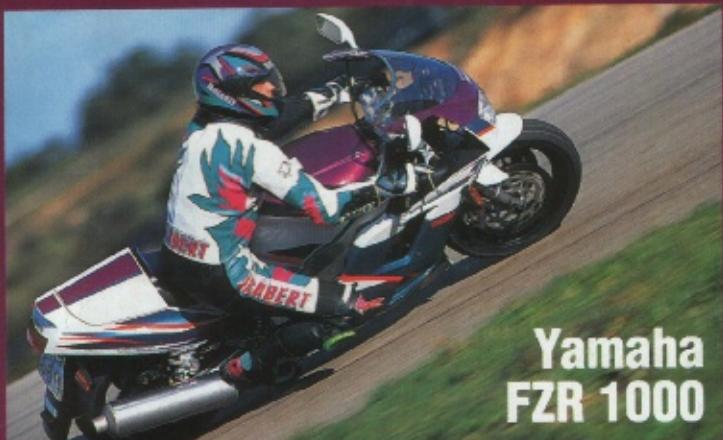
Vergleichstest



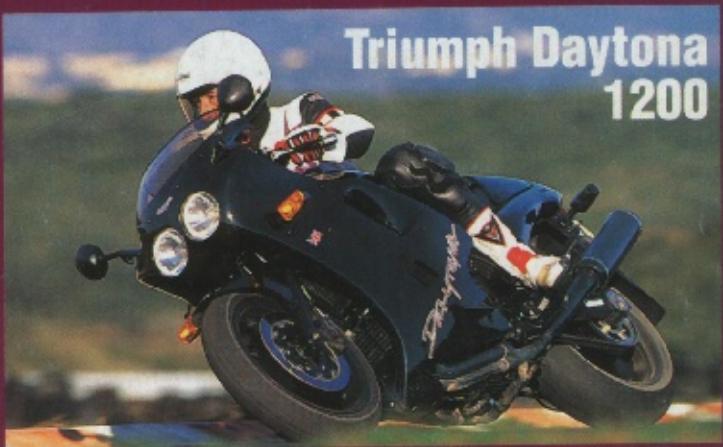
Suzuki
GSX-R 1100



Kawasaki
ZZ-R 1100



Yamaha
FZR 1000



Triumph Daytona
1200

Super-Leserwahl



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

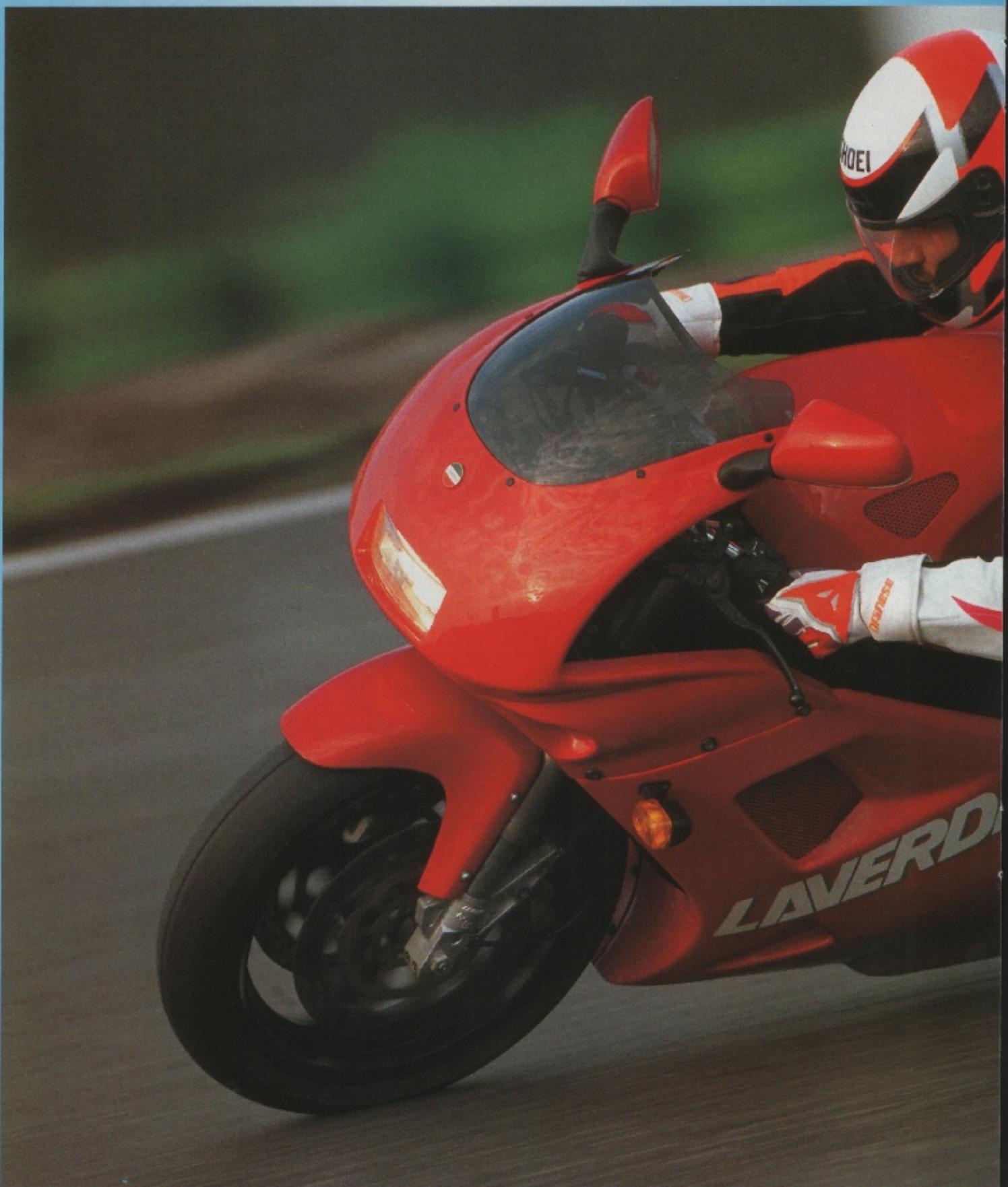
Die besten
Sport-Motorräder
1995



4 390349 605506

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



Foto: Herzog



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

Schon 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, Vierventilkopf 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.

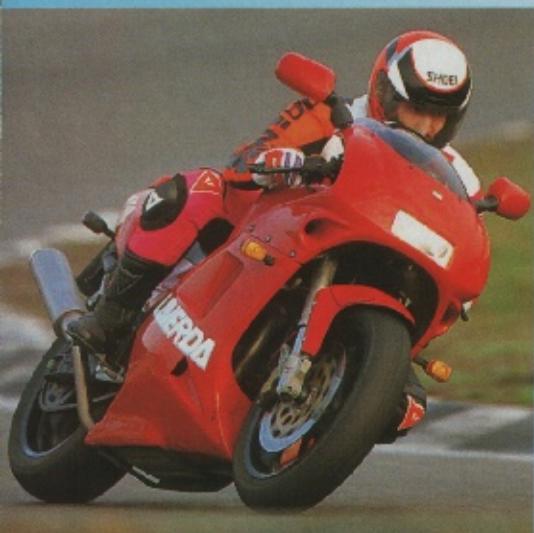
Nun, unsere ersten Fahrten mit dem noch nicht homologierten Prototypen offenbarten uns einen sehr eigenständigen Charakter. Der Motor ist ein Twin alter Schule mit relativ viel Schwungmasse und relativ rauhem Lauf. Er klingt ein wenig nach Kawasaki GPZ 500 S, wenn auch deutlich kerniger. Von sanftem 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 harmoniert das Zusammenspiel zwischen White-Power-Elementen und Brembo-Bremsen – damit waren vor ein paar Jahren selbst GP-Piloten glücklich



cm³-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.



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, dass 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 verarbeiten 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

Datenspiegel Laverda 650

Motor:

Viertakt-Zweizylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen, vier Ventile pro Brennraum
Leistung: 64 PS (47 kW) bei 8000/min
Bohrung/Hub: 78,5/69 mm
Hubraum: 668 cm³
Verdichtung: 9:1
Anzahl der Gänge: 6

Gemischbildung:

Weber-Marelli-Zünd-/Einspritzelektronik Typ Alpha/n mit Saugrohreinspritzung

Fahrwerk

Leichtmetall-Brückenrahmen aus Profilen mit abschraubbarem Rahmenheck. Vorn White-Power-upsidedown-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 Einscheibenbremse mit Momentabstützung am Rahmen
Radgröße v/r: 3,50/5,50 x 17
Reifengröße v/r: 120/70 x 17/170/60 x 17
Bremsendurchmesser v/r: 320/240 mm

Maße und Gewichte:

Gewicht vollgetankt: 215 kg
Länge/Breite/Höhe: 2000/770/1160 mm
Tankinhalt: 16 Liter
Höchstgeschwindigkeit (Prototyp mit 70 PS): 195 km/h

Preis:

ca. 16 000 Mark

Importeur:

März GmbH, 76275 Ettlingenweier