

PS
Das Sport-Motorrad Magazin

Printed in Germany Nr. 4/April 1997 DM 5,80 E 3496 E
 Dänemark Dkr 31,-; Finnland Fmk 30,-; Belgien Bfr 145,-; Niederlande Mfl 7,50;
 Luxemburg Lfr 141,-; Österreich GS 45,-; Schweiz sfr 6,-; Portugal Esc 130,-;
 Spanien Ptas 659,-; Italien Lit. 8408,-



Suzuki TL 1000 S

Honda VTR 1000 F

Ducati 916

GROSSER VERGLEICHSTEST

DIE SUPER-TWINS

SPORT

Große GP-Vorschau

WELTEXKLUSIV
 Erster Fahrbericht
 Laverda 750



BMW K 1200 RS gegen Yamaha GTS 1000 A

DICKE BRENNER



4 390349 605803 04

Husqvarna TE 410

ENDURO-KONZEPTVERGLEICH

BMW R 1100 GS

KTM 620 LC4 EGS

Honda Transalp

Yamaha DT 125 R





Fotos: Herzog

Exklusiv-Fahrbericht Laverda 750

DER ANDERE TWIN

Nach langer Dunkelheit wird es endlich Licht: Laverda baut einen neuen Motor. PS fuhr weltexklusiv den ersten Prototypen der neuen Laverda 750

Bisher waren alle Maschinen von Laverda mit einem prinzipbedingten Manko ausgestattet: In faszinierend handlichen und stabilen Fahrwerken steckte jenes alte Rauhbein von Motor, das schon in den 70er-Jahren zu stark vibrierte, im Vergleich zu den Japanern zu wenig Leistung hatte und bleischwer war. Da halfen alle konstruktiven Kniffe nichts, der luftgekühlte 668 cm³-Motor ließ sich weder durch Einspritzung noch durch liebevolle Feinarbeit zu einem modernen Triebwerk umschmieden. Irgendwann mußte zwangsläufig ein neuer Motor her.

Der basiert zwar immer noch auf dem alten Gehäuse, ist aber ab der Fußdichtung völlig neu gestaltet, weil wassergekühlt. Mit 747 cm³ Hubraum und einem neuen Vier-

ventil-Zylinderkopf produziert der Twin in der jetzigen Version 92 PS bei 8200/min. Eine Menge Holz für einen solchen Motor, wenn man sich mal die Leistung von anderen 750er-Twins vor Augen führt. Mehr als gut 75 laut dröhnende PS gibt es nirgends. Und selbst eine hochmoderne Fünfventil-Yamaha TRX 850 erreicht mit ihrem Twin trotz 100 cm³ Hubraumvorteil dieses Leistungsniveau nicht.

Dazu ist im Vergleich zum Vorgänger aus einem rauen Bauern-Motor ein sanfter Gentleman entstanden. Schon bei den ersten Gasgriffschlenkern im Stand verrät er geringe Schwungmassen an dem wälzgelagerten Kurbeltrieb. Die Zünd-/Einspritz-Elektronik mit 43er Drosselklappen sorgt zusammen mit völlig neuen Steuerzeiten für ein gutes Laufverhalten. Der Twin läuft viel sanfter als alles, was wir

bisher aus dem Hause Laverda kennengelernt haben. Ab knapp 2500/min hört er zu rappeln auf und kommt dann mit kontinuierlich steigendem Nachdruck seiner Arbeit nach.

Zwischen 4000/min und 4500/min verschnauft er ein bißchen, um danach wieder kräftig zuzulegen und unter heiserem Ansaugeräusch ordentlich vorwärts zu schieben. Ohne mit der Leistungskurve spürbar einzubrechen, dreht

der Motor in den bei 8800/min abrupt einsetzenden Drehzahlbegrenzer. Die erleichterten Massen im Kurbeltrieb lassen den Twin nun viel spritziger und drehfreudiger wirken, wobei er sein Temperament nicht durch Vibrationen demonstriert, sondern durch einem 600er-Vierzylinder ähnliche Kraftentfaltung. Eine Ausgleichswelle hält ja auch die größten Vibrationen vom Fahrer fern.

Die 92 PS verhelfen der Laverda 750 zu ordentlichen Fahrleistungen. Hinter vorgehaltener Hand kolportierte der Versuchsfahrer der oberitalienischen Firma knapp 230 km/h Höchstgeschwindigkeit und eine Beschleunigung, die einer Ducati 748 kaum nachstehen soll. Ein wenig gehandicapt wird diese heftige Beschleunigung durch das sehr weit gespreizte Getriebe. Der erste Gang ist so kurz ausgelegt, daß bei voller Beschleunigung das Vorderrad zu Höherem strebt – aber nur ganz kurz, denn dann muß geschaltet werden. Und der letzte Gang geriet dermaßen lang, daß die Durchzugsmöglichkeiten im sechsten eher bescheiden wirken. Aber sei's drum: Mit der sportlichen Charakteristik kön-



Serienmäßig wird die Laverda 750 in dezentem Silber kommen. Die voll einstellbaren Paioli-Federelemente und das komplett ausgestattete Cockpit gefallen





nen wir diesen Twin ohne Übertreibung als vollkommen gelungen bezeichnen.

Was uns ebenfalls den Daumen nach oben zeigen läßt, ist das nach wie vor gelungene Fahrwerk. Konstruktiv der Laverda 668 ähnlich, umfaßt ein stabiler Aluminium-Brückenrahmen den schlanken Twin. Durch eine geänderte Motoraufhängung konnten aber allein am Hauptrahmen drei Kilogramm Gewicht eingespart werden.

Der von uns gefahrene Prototyp war noch nicht mit perfekt abgestimmten Federelementen ausgestattet. Dennoch können wir auch den Paioli-Teilen ein gutes Zeugnis ausstellen, denn sowohl die Gabel als auch das Federbein gefielen mit sensiblem Ansprechen. Lediglich die Federn in der Gabel waren ein wenig zu lang und dafür die Druckstufendämpfung zu lasch gewählt, wodurch die 750er etwas kippelig beim Anbremsen

DATENSPIEGEL

Motor

Bauart/Zylinderzahl: Viertakt-Reihe/2
 Leistung, Werksangabe:68 kW
(92 PS) bei 8200/min (Prototyp)
 Drehmoment, Werksangabe:80 Nm
bei 7000/min (Prototyp)
 Bohrung/Hub:83/69 mm
 Hubraum:747 cm³
 Verdichtung:10,5 : 1
 Ventile pro Zylinder:4

Gemischbildung

Hersteller/Anzahl:Weber-Marelli
 Bauart:Zünd-/Einspritzanlage
 Durchlaß:43 mm
Kraftübertragung
 Kupplung/Betätigung:Mehrscheiben-
Ölbad/hydraulisch
 Übersetzung prim./sek:k. A.
 Gangstufen:2,17/1,46/1,11/0,90/
0,76/0,68

Fahrwerk

Rahmenbauart:Leichtmetall-
Brückenrahmen
 Federweg vorn/hinten:120/100 mm
 Gabelrohrdurchmesser:40 mm
 Nachlauf:103 mm

Lenkkopfwinkel:64 Grad
 Radstand:1375 mm

Räder und Bremsen

Räder: Dreispeichen-Leichtmetallräder
 Felgenreife v/h.:3,5 x 17/5,0 x 17
 Bremse vorn:Doppelscheibe,
Vierkolben-Festsattel
 Bremse hinten:Einscheibe,
Zweikolben-Festsattel
 Bremsendurchmesser:320/245 mm

Reifen

Typ:Pirelli MTR 01/02 Dragon
 Größe vorn:120/60 ZR 17
 Größe hinten:160/60 ZR 17

Abmessungen

Länge/Breite/Höhe:2000/700/
1120 mm
 Sitzhöhe:760 mm

Gewicht/Füllmengen

Gesamtgewicht, trocken:189 kg
 Tankinhalt/Reserve:16/3 Liter
 Kraftstoffart:Super
Preis (inkl. Nebenkosten)
 zirka 18 500 Mark

Importeur

März Motorradhandel, 76275 Ettlingen



Sportlichen Ansprüchen wird Laverda mit der 750 nun endlich gerecht. 92 PS Leistung und ein handliches Fahrwerk begeistern



wirkte. Auch sorgte der vorn montierte Reifen im 60er-Querschnitt für ein kippeliges Einlenkverhalten in Kurven.

Aber dennoch wirkt die Laverda mit dem erstarkten Motor viel erwachsener und auch zeitgemäßer. Denn endlich hat der mächtige Rahmen mal etwas zu tun. Auch ersparten sich die Laverda-Entwickler den aufwendig aus Aluminium geschweißten Tank. Dieser wird nun aus Kunststoff gefertigt. Ebenfalls eine Verbesserung erfuhr der Auspuff, denn endlich verschwand der un-

schöne Vorschalldämpfer im Brotkasten-Format unter dem Motor. Ein formschönes Krümmerkreuz sorgt sich nun mit den ovalen Termignoni-Endschalldämpfern um den richtigen Sound.

In Deutschland wird die Laverda 750 zunächst mit 78 PS angeboten werden. Mit Halbverkleidung will sie Laverda-Importeur Ronald März für 18500 Mark an den Mann bringen – nicht zuviel für die in kleinen Stückzahlen produzierte, sauber verarbeitete Maschine. *Michael Pfeiffer*



DER MOTOR DER LAVERDA 750



Da geht was: Der neue Twin überzeugte die Italiener mit ordentlicher Leistung und sattem Drehmoment

Selten hat man als Redakteur die Ehre, ein brandneues Triebwerk bei seinen ersten Gehversuchen auf dem Prüfstand zu beobachten. Aber Laverda gab sich unge-

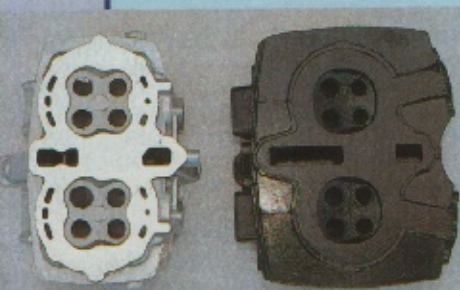
wöhnlich offenherzig und zeigte uns sogar noch mehr als nur einen kompletten Prüfstands- lauf, bei dem der neue 750er-Twin gut 92 PS und satte 80 Nm Drehmoment lieferte. Die

Italiener ließen uns auch gleich noch ins Innere des neuen Motors blicken.

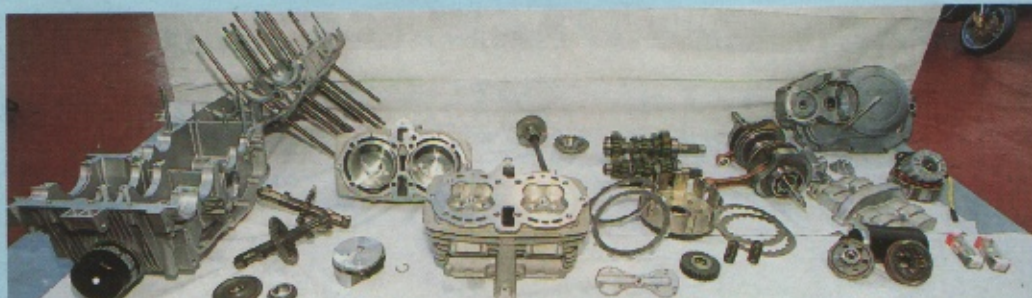
Schon allein wenn wir die beiden Zylinderkopf-Gußrohlinge nebeneinander legen, wird der Vorteil der Wasserkühlung deutlich. Das neue Bauteil fällt viel kompakter aus, da die mächtig großen Kühlrippen wegfallen. Die modern mit engem Ventilwinkel ausgestatteten Brennräume werden bei der Laverda von steil gestellten Einlaßkanälen gefüttert. Ultraleichte Kolben sorgen für wenig bewegte Massen, der Kurbeltrieb ist komplett wälzgelagert und braucht somit nur geringen Öl- druck. Die Zylinder sind als nasse, beschichtete Buchsen ausgeführt, die komplett von der Kühlflüssigkeit umspült werden. Die beiden oberliegenden Nockenwellen werden von einer mittig positionierten Kette angetrieben.

Interessant der Wasserkreislauf: Entgegen der üblichen Bauweise, bei der das Kühlmedium zuerst der heißen Auslaßventilzone zugeführt wird, bringt Laverda das von einem Kühler heruntertemperierte Naß zuerst an die hintere Seite der Zylinder. Man verspricht sich davon eine bessere Kühlwirkung – warum das so sein soll, konnte man uns aber nicht erklären. In der Formel 1 mache man es eben genauso, sagen die Laverda-Techniker.

Verwunderlich ist das niedrige Drehzahlniveau des 750ers, dessen Höchstleistung schon bei bescheidenen 8200/min anliegt. Mit 69 Millimetern Hub und den leichten Kolben dürften Drehzahlen von 10000/min eigentlich kein technisches Problem darstellen. Aber vielleicht möchte Laverda ja noch einiges für die Zukunft in petto haben. *MP*



Da fehlt was: Sieben Kilo Alu werden allein beim Kopf-Rohling eingespart



Da liegt was: Mit dem alten Motorgehäuse bauten die Laverda-Ingenieure ein komplett neues und viel kompakteres

Triebwerk. Leichte Kolben und der kompakte Zylinderkopf gefallen, die Kühlrippen sind technisch nicht notwendig