

MOTORRAD-MAGAZIN

mo

TEST · TECHNIK · ZUBEHÖR · SPORT

MO-VERLAG GMBH

HEFT 9

SEPTEMBER 1992

DM 6,-

AUSLANDSPREISE: 85 48,- •
fr 6,- • fmk 22,- • L 6400,- •
exc 675,- • pts 550,- • hfl 7,80

15. JAHRGANG

DUCATI: KRAFT AUS BOLOGNA



DOPPEL-TEST Superlight und Over OV10



ENDURO Suzuki DR 350 SHC mit 27 PS



IFMA 48 Seiten rund um die Motorrad-Messe



CHOPPER Yamaha XV 535 und XV 750

TECHNIK Die Superbike-Werksrenner **POWER** 170 PS Bol d'Or-Umbau
TEST Moto Guzzi 1000 S **NEUHEITEN** Laverda 650, Suzuki SW-1
VORSCHAU Die Modelle für '93 **SPORT** Superbike, BoT, Supersport

DIESEN MONAT

- 3 LEITARTIKEL**
Thema IFMA '92 und Entwicklung des Motorradmarktes
- 91 SCHRAUBERWETTBEWERB**
Yamaha-Servicetechniker ließen die Schraubenschlüssel wirbeln
- 92 TERMINE**
Was uns in nächster Zeit alles umtreibt
- 94 BÜCHER UND TOP 30**
Lektüre und Verkaufshitparade
- 95 MO-MARKT**
Verkaufe, Suche, Biete, Tausche
- 128 BRIEFE**
Unsere Leser haben das Sagen
- 130 VORSCHAU UND IMPRESSUM**
Unser nächstes Heft wird wieder der absolute Knaller. Wetten, daß!

SPORT

- 122 SUPERBIKE-WM/DM UND BOT-DM**
WM-Läufe in Mugello, Deutsche Meisterschaft am Nürburgring



Die Zeit wird's schon richten. Gerade für emotionsgeladene Technikgebilde wie Motorräder trifft diese Einschätzung zu. Da gewinnt das wuchtige Cockpit der betagten Honda CB 900 Bol d'Or schon wieder heimeligen Liebreiz. Vor allem, wenn ihm noch ein adreter Ladedruckanzeiger für den Turbo zur Seite gestellt wird. Mehr ab Seite 22

Europäische Tradition, nicht nur in der Farbgebung. British racing green für die Freunde der Insel, oder Silber für das Land der Silberpfeile. Laverda baut wieder seine Maschinen für's Motorradfahrer-Herz, so wie die brandaktuelle 650 mit Einspritzmotor. Ein Fahrbericht im IFMA-Sonderteil ab Seite 4*



Fotos: Nakamura, Werk, Klubman, Soppa

48 SEITEN IFMA-SONDERTEIL

- 4* LAVERDA 650**
Messeleckerbissen für 1992 mit Einspritzmotor
- 8* SUZUKI SW-1**
Ein wenig fünfziger Jahre, ein wenig Lifestyle
- 9* GEWINNSPIEL**
Roller, Helm, Fahrertraining und mehr
- 10* NEUHEITEN**
Modelle '93, Technik- und Bekleidungsukunft
- 20* TRENDS**
Mega in oder mega out?
- 22* HALLENPLÄNE**
Überblick für den IFMA-Fußmarsch
- 26* A BIS Z**
Alle Aussteller auf der IFMA



Alle zwei Jahre wird Köln zum Zentrum der Motorradwelt, holen sich die Zweiradfreunde bei Vater Rhein um die Ecke rote Backen beim Bestaunen der Neuigkeiten aus aller Welt. In unserem großen IFMA-Sonderteil geben wir schon jetzt an alle Messe- und Motorradinteressierte ein Paket an Informationen weiter, damit das Erlebnis IFMA-Köln vom 30. September bis zum 4. Oktober für alle ein voller Erfolg wird. Wir sehen uns

* Der IFMA-Sonderteil ist ein Heft im Heft in MO 9/92. Die Seitenzahlen beginnen im Sonderteil wieder bei 1, werden aber dem vollen Heftumfang zugerechnet

Laverda – Welch ein wohlklingender Name! Doch noch vor einem guten Jahr hätte niemand eine einzige Mark auf den Fortbestand der Traditionsmarke gesetzt. Mißmanagement und verfehlte Marktpolitik hatten die oberitalienische Traditionsschmiede nicht nur an den Rand des Abgrunds, sondern weit darüber hinaus befördert. Die Breganzer Firma befand sich bereits im freien Fall hinein in die Annalen der Motorradgeschichte.

Doch kurz bevor das Kapitel Laverda endgültig zugeklappt wurde, sprang die finanzstarke Anlageberatungsgruppe Zanini ein. Das ohnehin zu große Hauptquartier in Breganze wurde an Diesel Jeans verkauft, mit dem Erlös wurden neue Produktionshallen gebaut und die Entwicklung des neuen 650er Straßenmodells finanziert.

Auf der Mailänder Motorradmesse im November 1991 meldete sich Laverda bescheiden, aber dennoch nachdrücklich zurück. Auf dem kleinen Ausstellungsstand präsentierte das neue Management nicht nur die erste von 50 Replicas der legendären Sechszylinder-Langstrecken-Rennmaschine (Fahrbericht in MO 6/91), sondern auch die ersten drei Exemplare jener neuen Zweizylinder-650er, die Laverda den Weg in eine rosigere Zukunft ebnen sollen.

Auf den ersten Blick wirkt diese Laverda 650 nicht wie ein völlig neukonstruiertes Motorrad. Kenner der Marke erinnern sich bestimmt an die orangefarbene 500er SFC oder an die flinke Zweizylinder-Enduro OR 600 Atlas, Skeptiker vermuten, daß mit dem 650er-Motor alte Lagerbestände geräumt werden. Alter Wein in neuen Schläuchen? Hinter der glattflächigen Kunststoffverschalung werkelt im Prinzip der bekannte Motor. Aber auch nur im Prinzip, denn die Laverda-Techniker um ihren Chef Angelo Ferrari rückten dem Antik-Twin so nachhaltig zu Leibe, daß man von einem neuen Triebwerk sprechen kann.

Geblichen ist das Grundkonzept als gegenläufiger Reihenzweizylinder. Die Zylinderbohrungen messen nun 78,5 Millimeter im Durchmesser, und die beiden Kolben



DIESER NAME IST MUSIK

Viele hatten die Traditionsmarke aus Breganze schon abgeschrieben.

Nun meldet sich Laverda mit einer 650er zurück

Von Wolfgang Zeyen und Alan Cathcart



flitzen 69 Millimeter rauf und runter, das ergibt einen Hubraum von exakt 668 cm³. Die Bezeichnung 650 ist sogar leicht untertrieben und beileibe kein Zufall, denn vor genau 25 Jahren wurde das erste Big Bike aus Breganze vorgestellt, die zweizylindrige Laverda 650. Um dieses Jubiläum gebührend zu feiern, werden die ersten 100 neuen Laverda 650 mit Karbonfiverkleidung und -dämpfer ausgerüstet, ohne Mehrkosten versteht sich. Ein netter Einfall!

Im komplett neu gezeichneten Zylinderkopf steuern den Gaswechsel nach wie vor vier Ventile pro Zylinder, die von zwei obenliegenden Nockenwellen über Tassen-

stößel betätigt werden. Die Neukonstruktion des Kopfes wurde schon deshalb notwendig, weil die Laverda jetzt über ein ähnliches Ölkühlungssystem mit zwei Ölpumpen verfügt, wie wir es von einigen Suzuki- und Ducati-Modellen kennen. Zwei mächtige Ölkühler links und rechts in der Verkleidung signalisieren dann auch, daß man sich um das thermische Wohlbefinden des Italo-Twins wohl keine Sorgen machen muß.

Die auffälligste Neuerung betrifft die Gemischaufbereitung: Der Laverda-Motor wird vom gleichen Weber/Marelli-Einspritzsystem mit zündfähigem Gemisch

versorgt, das wir bereits von der Ducati 851, der Cagiva Elefant und neuerdings auch von der Moto Guzzi 1000 Daytona her kennen. Das Einspritzsystem samt Luftfilterkasten nimmt fast den gesamten Raum unter der elegant geformten Kunststoff-Tankattrappe ein. Der eigentliche Spritbehälter, kunstvoll aus Aluminium geschweißt, mußte deshalb unter die Sitzbank verbannt werden.

Dank Hubraumerweiterung, Benzeinspritzung und nicht zuletzt wohl auch wegen der hohen Verdichtung von 11 bringt es der Twin auf 71 PS (Werksangabe), die bei 8900/min anliegen. Das maximale Dreh-

moment von 60 Nm bei 7000 Touren kann sich ebenfalls sehen lassen.

Damit ist das Potential dieses Motors noch lange nicht ausgeschöpft. Mit ungedämpftem Auspuff, so Ferrari, liegen 78 PS am Hinterrad bei 8250/min an. Mit schärferen Nocken erwartet er gar 85 PS. Der Drehzahlbegrenzer wird in der Serie bei 9100/min einsetzen, der Motor vertrage aber 10250/min. Vielleicht stellt Laverda bald einen Leistungskit für die BoT-Klasse in Aussicht.

Mittels hydraulisch betätigter Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe – das aller-

dings nicht wie bei fast allen anderen modernen Motorrädern klauengeschaltet, sondern ziehkeilgeschaltet ist – und O-Ring-Kette wird die Kraft ans Hinterrad weitergeleitet.

Beim Drehen des Zündschlüssels ertönt zunächst das von den Ducatis und der Guzzi Daytona bereits vertraute Summen der elektrischen Benzinpumpe. Erst wenn dieses verstummt ist, wird per Knopfdruck der E-Starter aktiviert. Doch als der Motor seine Arbeit aufnimmt, trifft einen fast der Schlag. Das können die doch nicht ernst meinen! Der Laverda-Twin röchelt und

wummert derart lautstark vor sich hin, daß ich selbst den Weg zur Geräuschabnahme bei einem Zweizylinder-Rennen nur mit ziemlich schlechtem Gewissen antreten würde.

Aber mal im Ernst: Selbst wenn diese Maschine eine von erst wenigen Prototypen ist, unzählige Stunden bei Vollgas auf dem Prüfstand verbracht haben soll und dabei seine schalldämpfenden Innereien samt und sonders hinten rausgeblasen hat, müssen die Techniker um Ingenieur Ferrari über dieses Problem noch mal nachdenken. Versprochen ist nämlich, daß die Laverda 650 alle Lärm- und Emissionsbestimmungen besteht. Auch die strengen Normen bei den eidgenössischen Nachbarn und in Kalifornien.

Im Fahrbetrieb gibt's an der Antriebseinheit nichts auszusetzen, sieht man von einer leichten Abstimmungsschwäche bei Drehzahlen um 3000/min einmal ab. Dort ruckelt der Twin ein bißchen unkultiviert vor sich hin – eine Sache, die sich mit Feinarbeit an der Einspritzung sicher schnell in den Griff bekommen ließe, ihr Laverda-Leute!

Doch wohlfühlen tut sich der Zweizylinder bei derart untertouriger Fahrweise ohnehin nicht. So richtig geht die Post bei rund 6000 Touren ab. Der Schub hält lochfrei bis zu fast 10000 Umdrehungen (Experimental-Eprom-Chip) hinauf an, der Gasgriff ist leichtgängig und präzise. Im sechsten Gang schafft die Laverda solche Drehzahlen jedoch nur, wenn der Nei-



Der Ausblick auf die nächsten Jahre. Ob der Drehzahlbegrenzer bei 9100/min oder später einsetzt, ist noch nicht entschieden. Die Schaltereinheiten stammen von Honda, ähem, CEV natürlich. Der Motor nun im Triumf der neunziger Jahre: Einspritzung, voluminöser Ansaugkasten, Aluminiumtank unter dem Sitz und zwei Ölkühler



gungswinkel der Fahrbahn deutlich talwärts zeigt. Immerhin stehen dann satte 220 km/h auf der Uhr. Und das soll einem so kleinen Zweizylinder erst mal ein anderes Fabrikat nachmachen.

Ziehkeil-typisch lang sind die Schaltwege ausgefallen. Die Gänge rasten jedoch fast immer sicher, die Abstufung ist praxisgerecht, die Endübersetzung einen Hauch zu lang.

Nahezu uneingeschränkte Freude kommt hingegen beim Kapitel Fahrwerk auf. Schon im Stand wirkt der moderne Aluminium-Brückenrahmen äußerst vertrauensweckend mit einer soliden Kastenschwinge, den White Power-Federelementen, den schönen, aber teuren Marchesini-Dreispelchenrädern und der mächtigen 320er Brembo-Doppelscheibe vorne. Wenn's die Ducati 888 nicht gäbe, dann könnte das ein verdammt konkurrenzfähiges Zweizylinder-Rennmotorrad werden.

Schon nach wenigen Kurven auf der Nürburgring-Nordschleife kann man die Qualitäten, die in diesem Chassis stecken, erahnen. Unglaublich leichtfüßig läßt sich die Laverda durch die engen Wechselkurven der Hatzenbach schwenken, bleibt auch am Flugplatz – dort streckt auch die 70 PS-Laverda im sechsten Gang das Vorderrad in die Luft – erstaunlich stabil und steckt vor allem die Bodenwellen, die rund um die Nordschleife lauern, ausgesprochen lässig weg. Verbessert werden müßt sicher noch die Bodenfreiheit, denn vor allem rechtshertum - im Bergwerk zum Beispiel – raspelt

das Verkleidungsunterteil hör- und fühlbar über den Asphalt.

Daß die vordere Bremsanlage mit den beiden 320 mm-Scheiben und Vierkolbenzangen die nur rund 200 Kilo schwere Laverda locker im Griff haben, muß man wohl nicht extra betonen. Gleichwohl ließe sich die Dosierbarkeit der Anlage sicher noch verbessern. Mit dem derzeit verbauten Handbremszylinder fühlt sich die Bremse – wenn man am tiefsten Punkt der Strecke bei Breidscheid angelangt ist – teigig an.

Daß ein Motorrad mit derart edlen und deshalb auch teuren Anbauteilen relativ

Ein echter Hingucker, diese Laverda 650

Das ist korrekt. Ein Motorrad, das bis auf die Hupe zu 100 Prozent aus europäischen Teilen montiert ist, trägt erhabene Hauptes Europas Sportfarben. British Racing Green for Great Britain, Bugattiblau pour La France, Rot per bella Italia und Silber für Deutschland



Fotos: Wolfgang Zayen, Kyoichi Nakamura

TECHNISCHE DATEN

Modell

Laverda 650

Leistung

71 PS (52 kW) bei 8900/min, maximales Drehmoment 60 Nm (6,1 mkp) bei 7000/min

Motor

Luft/Ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor. Vier Ventile pro Zylinder, über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigt. Bohrung x Hub 78,5 x 69 mm, Hubraum 668 cm³, Verdichtung 11. Elektronisch gesteuerte Weber-Saugrohreinjection, Naßsump-Druckumlaufschmierung

Elektrische Anlage

Kontaktlose Digital-Zündanlage, Drehstrom-Lichtmaschine 300 Watt, Batterie 12 Volt/18 Ah

Kraftübertragung

Primärtrieb über geradeverzahnte Stirnräder, $i_{prim} = 2,655$. Mehrscheibenkupplung im Ölbad, ziehkeilgeschaltetes Sechsganggetriebe, Gangstufen: 2,167; 1,478; 1,111; 0,900; 0,781; 0,678. Sekundärtrieb über O-Ring-Kette, $i_{sec} = 2,500$

Fahrwerk

Leichtmetall-Brückenrahmen, angeschraubtes Aluminium-Rahmenheck. Vorne White Power-Upside down-Gabel, Tauchrohrdurchmesser 40 mm, Dämpferdruckstufe 8fach einstellbar, Zugstufe 6fach einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetallkostenschwinge mit progressiv arbeitendem Hebelsystem und einem White Power Federbein mit stufenlos justierbarer Federvorspannung, Dämpferdruckstufe 11fach einstellbar,

Zugstufe 7fach einstellbar, Federweg 120 mm

Räder

Marchesini-Dreispelchen-Leichtmetallräder. Vorne in 3,5 x 17 Zoll, hinten in 5,5 x 17 Zoll. Bereifung vorne 120/70 ZR 17, hinten 170/60 ZR 17

Bremsen

Hydraulisch betätigte Scheibenbremsen. Vorne Brembo-Doppelscheibe, gelocht, schwimmend gelagert, Ø 320 mm, Brembo-Vierkolbenfeststättel. Hinten Brembo-Einfachscheibe, gelocht, Ø 245 mm, Brembo-Zweikolbenfeststättel

Abmessungen und Gewichte

Radstand 1400 mm, Nachlauf 111 mm, Nachlaufwinkel 65 Grad, Sitzhöhe 780 mm, Lenkerhöhe 830 mm, Lenkerbreite 690 mm, Leergewicht vollgetankt 208 kg, zulässiges Gesamtgewicht 385 kg, Tankinhalt 15 Liter Super Plus (98 Oktan)

Ausstattung

Cockpit mit Drehzahlmesser, Tacho, Tageskilometerzähler und Öltemperaturanzeige, Kontrollleuchten für Blinker, Leerlauf, Seitenständer, Abblend- und Fernlicht. Zentrales Lenk-/Zündschloß, Sitzbankschloß. Zwei Rückblickspiegel, H4-Licht, Seitenständer mit Zündstromunterbrechung. Choke an linker Armatureinheit

Kosten

Kaufpreis zirko 20000 Mark. Steuer im Jahr 94,90 Mark, Haftpflichtversicherung bei 100 Prozent 703,10 Mark, Teilkasko mit 300 Mark Selbstbeteiligung 520,10 Mark (Tarife HDI)

Kontakt

DNL, Sandstraße 13, 5020 Frechen

teuer sein muß, ist klar. Rund 20000 Mark, vielleicht etwas weniger, dürfte die neue Italienerin kosten. Im Vergleich zu der in etwa gleich teuren Ducati 900 SS ist die Laverda technisch besser ausgestattet: acht statt vier Ventile, dohc statt ohc, Einspritzanlage statt Vergaser, progressive Hinterachsfederung statt Cantilever und schließlich ein Leichtmetallrahmen.

Laverda betont ausdrücklich, daß die 650er zu fast 100 Prozent ein europäisches Motorrad ist. Einzig und allein die Hupe stammt aus Fernost. Auch bei der Farbwahl dürfen die Europa-Freunde jubeln, denn es sind die traditionellen Rennfarben rot für Italien, Grün für Großbritannien, Silber für Deutschland und Bugattiblau für Frankreich.

Noch in diesem Sommer sollen die ersten vierzig Exemplare über die Alpen zu uns kommen. Wir dürfen uns freuen, denn mit der Laverda kommt wieder einmal ein tolles Motorrad aus Italien, das alle Attribute eines klassischen Sportmotorrades auf sich vereinen kann: ein potenter Motor, gute Bremsen und ein erstklassiges Fahrwerk. Und übrigens: Ohrenstopfen sollen nicht zum Lieferumfang gehören. □