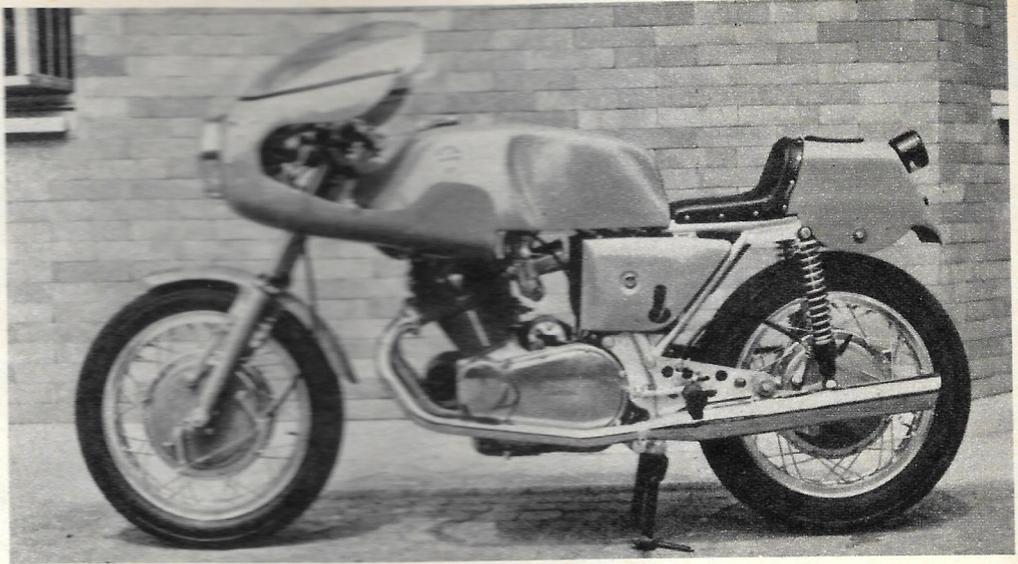


Belohnter Enthusiasmus bei Laverda



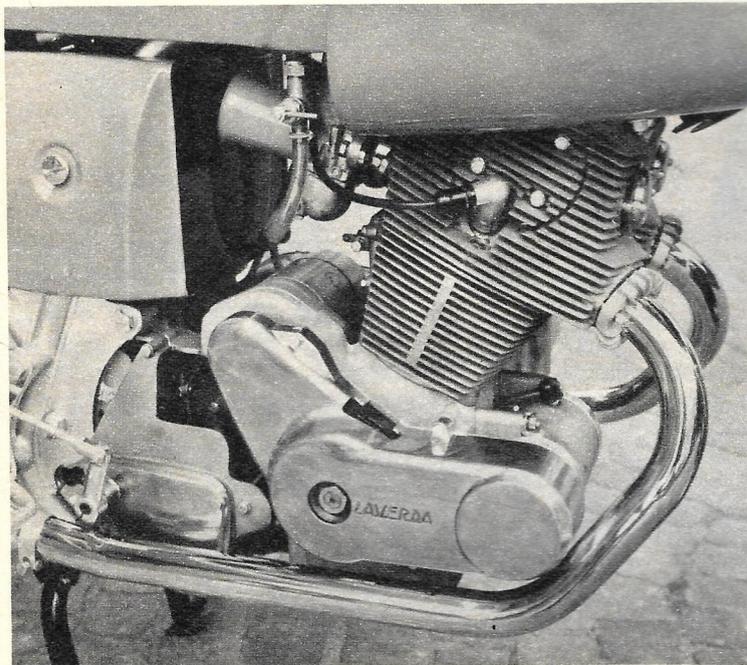
Laverda ist zweifellos die aktivste italienische Firma im Kreis der Firmen, die schwere Motorräder entwickeln und bauen — und der Enthusiasmus, mit dem man in diesem Familienunternehmen seit Jahren an den Motorradbau und insbesondere an das Programm schwerer

Maschinen herangegangen ist, hat sich inzwischen unverkennbar auch ausgezehrt — ein Blick auf Italiens Straßen beweist das, wo man mehr und mehr Laverdas begegnet. Zunächst nur auf dem italienischen Markt hat Laverda nun auch mit der Auslieferung eines

ausgesprochenen production-racers begonnen, der 750 SF-C. Die Maschine kostet in Italien 1 410 000,— Lire (das entspricht ungefähr DM 8400,—) und ist, je nach Gesamtübersetzung, für eine Spitzengeschwindigkeit von 210 bis 220 km/h gut. Ein brillantes Debüt gab die neue SF-C in Holland, wo sie mit einem Schnitt von 125,260 km/h das 24-Stunden-Marathon auf dem engen, kurvenreichen Kurs von Oss gewann. Man hat ausgerechnet, daß bei diesem Rennen 22 353mal geschaltet und 3274mal gebremst werden mußte!

Die hauptsächlichsten Änderungen gegenüber dem bisherigen Laverda-Modell SF (das „C“ steht für „Competition“) sind größere Ventile (41,5 mm Einlaß und 35,5 mm Auslaß gegenüber bisher 38 bzw. 34 mm), Auspuffrohre mit größerem Durchmesser (40 gegenüber 35 mm), größere Vergaser (36 mm Durchlaß gegenüber 30 mm), „heißere“ Steuerzeiten, ein polierter Kurbeltrieb (um Brüche durch Materialrisse auszuschließen), und außerdem hat die SF-C entsprechend ihren Einsatzaufgaben auch einen größeren Leichtmetalltank erhalten: 23 gegenüber bisher 17,5 Ltr. Fassungsvermögen.

Der Rahmen ist unverändert geblieben — bis auf eine verstärkte Lagerung für die Hinterradschwinge, die hier mit Gleitlagerbuchsen anstelle der sonst bei Laverda verwendeten Silentblocks erfolgt. Das Dämpfungssystem der Ceriani-Vorderradgabel wurde speziell auf den Wettbewerbsseinsatz abgestimmt.

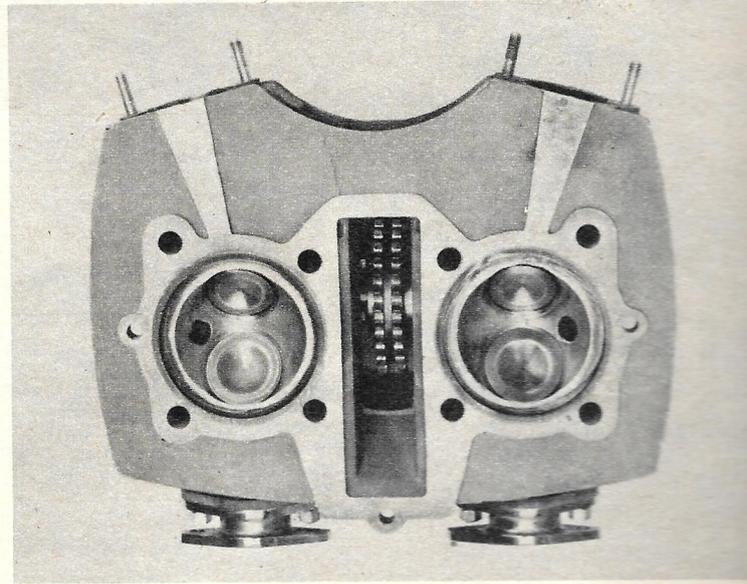
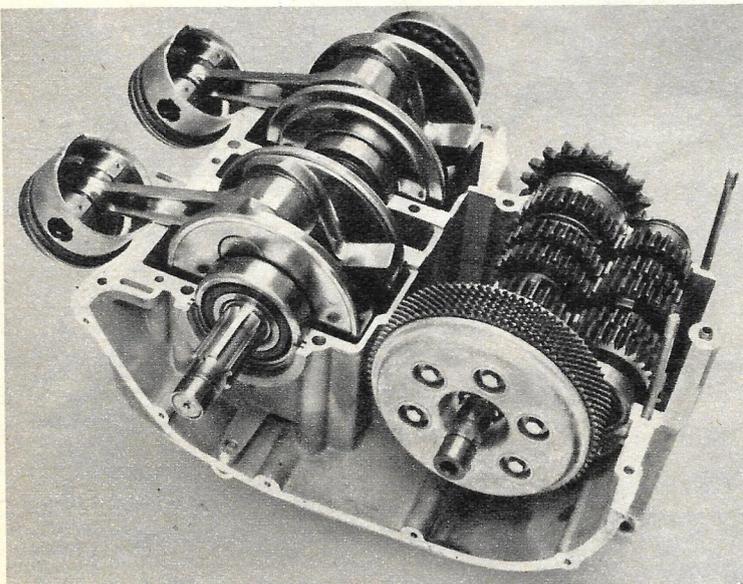


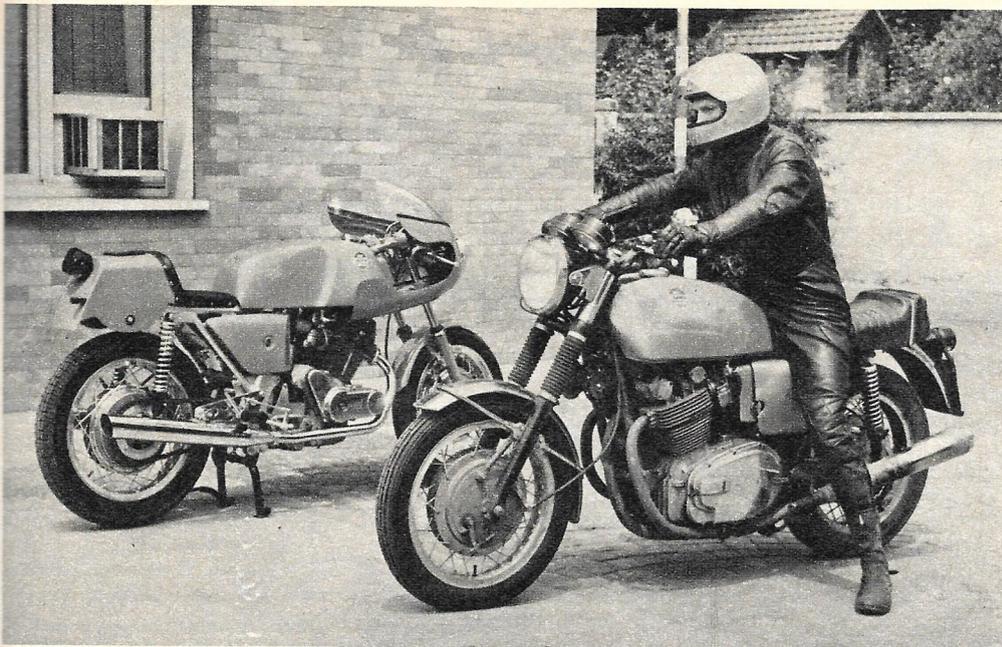
Auch auf diesem Bild erkennt man, daß äußerlich die SF-C nur wenig gegenüber dem normalen Serienmodell geändert wurde.

Nebenstehend: Der charakteristische, noch immer ein wenig an Honda-Linien früherer Baujahre erinnernde Zylinderblock der 750er Laverda mit obenliegender Nockenwelle und zwei Vergasern, die hier bei der SF-C natürlich mit offenen Ansaugtrichtern ausgerüstet sind.

Unten links: Der polierte Kurbeltrieb der SF-C im Gehäuse-Unterteil. Der Primärtrieb erfolgt mittels Triplex-Kette vor der 14-Platten-Kupplung in Leichtmetall.

Unten rechts: Ein Blick in die Brennräume des Laverda-Twins — hier die Ausführung SF-C mit vergrößerten Ein- und Auslaßventilen.





Das Gewicht der Maschine konnte um 10 kg auf nunmehr 210 kg abgesenkt werden. Besonderes Augenmerk wurde darauf verwandt, den production-racer in allen Details so auszubilden, daß er nicht nur durch seine Spitzen-

leistung, sondern vor allem durch unbedingtes Stehvermögen und hohe Zuverlässigkeit in der Lage ist, längste und härteste Renneinsätze durchzuhalten. Aus diesem Grund blieb die Verdichtung unverändert.

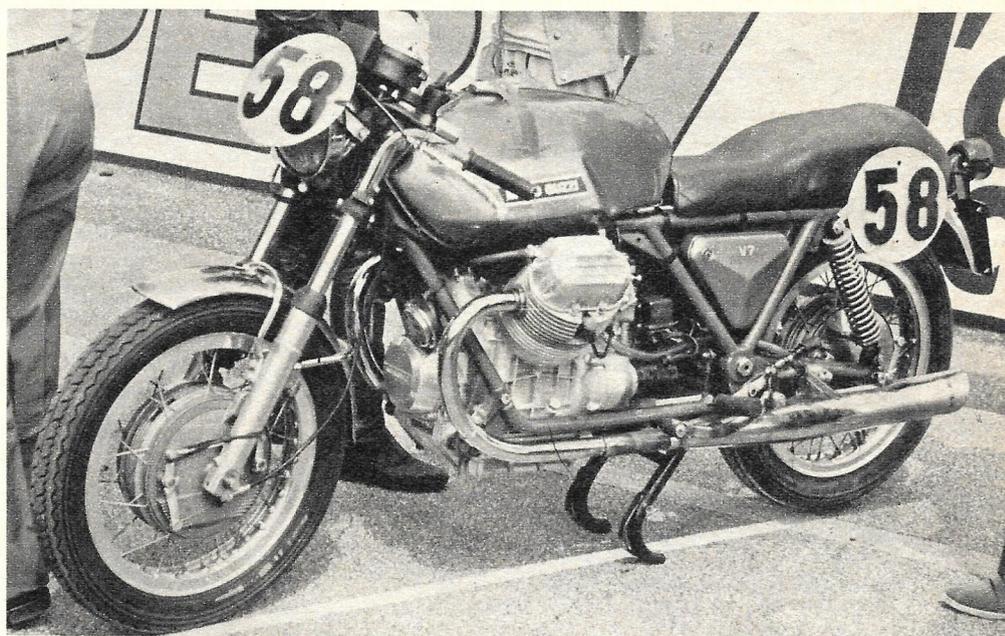
Das Bild zeigt einen der Versuchsfahrer des Werkes mit der kommenden 1000er Dreizylinder-Maschine in ihrer endgültigen Konzeption. Im Hintergrund eine 750 SF-C.

Mittlerweile wurden auch die angesetzten harten Erprobungen des 1000er Dreizylinder-Modells nahezu zum Abschluß gebracht, und dieses „Super-Bike“ soll zum Zeitpunkt der Mailänder Motorradschau (Ende November dieses Jahres) in den Schaufenstern der italienischen Händler stehen.

Mit seinem kraftvollen Motor (80 PS bei 7000 U/min, 8,5 mkg Drehmoment schon bei 3700 U/min!) und einer Spitzengeschwindigkeit von etwa 210 km/h wird dieses Modell etwas ganz Besonderes darstellen. Interessante technische Details kennt man heute schon: Zwei obenliegende, mit Zahnriemen getriebene Nockenwellen, elektronische Zündung, Elektrostarter und Fünfganggetriebe. Sorgfältige Überlegungen wurden dem Kurbeltrieb gewidmet: Besonders im Hinblick auf eine Reduzierung der Vibrationen sind die Hubzapfen der Dreizylinderwelle nicht um 120° versetzt, sondern die beiden äußeren um 360°, der innere um 180°. Im Zuge der Entwicklung wurde auch die Sitzhöhe auf 77 cm abgesenkt, das Auspuffrohr des mittleren Zylinders gabelt sich jetzt hinter dem Ölbehälter des Kurbelgehäuses und mündet rechts und links in die Auspuffanlagen der beiden äußeren Zylinder. C. P.

Die neue

Moto Guzzi V 7 Sport



So präsentierte sich beim 500 km-Rennen auf der Monza-Bahn die neue Guzzi 750 Sport. Der Hubraum des Motors wurde von 757 ccm der normalen V 7 auf etwas un-

ter 750 ccm reduziert, um die Maschine in das Reglement einzupassen.

Noch immer ist die von vielen Guzzi-Liebhabern sehnsüchtig erwartete Sportversion seitens der Fabrik in Mandello del Lario noch nicht offiziell vorgestellt worden. Aber ihr eindrucksvolles Debüt beim jüngst in Monza gelaufenen 500 km-Rennen (wo die Guzzi den dritten Platz im Gesamtklassament errang und beste italienische Maschine wurde) ermöglichte es, sie aufs Bild und einige Einzelheiten in Erfahrung zu bringen.

Das neue Modell ist nicht mehr die bekannte 750-ccm-Maschine V 7 „Spezial“, sondern eine neue Konzeption. Neu ist die vorn im Motorgehäuse untergebrachte Wechselstromlichtmaschine, ist ein Fünfganggetriebe anstelle des bisherigen viergängigen, außerdem haben die Vergaser (nach wie vor vom Typ „Concentric“) 32 mm Durchlaß. Das Gehäuse ist steifer geworden, der Ölvorrat wurde vergrößert, und die Maximalleistung wurde auf 68 PS bei 7500 U/min gesteigert. Der elektrische Anlaser mit seinen unbestreitbaren Vorteilen wurde ebenso beibehalten wie selbstverständlich der Wellenantrieb des Hinterrads.

Der Gehäuseblock sitzt so knapp in dem neuen, niedrigeren Rahmen, daß man gezwungen war, die untere Rahmenpartie abnehmbar zu

machen, um den Motor aus- und einbauen zu können — so etwas gab es schon verschiedentlich bei Spezialrennfahrgestellen. Auch die Vordergabel erscheint in einigen Teilen kräftiger als bisher, und die große Vorderradbremse ist jetzt eine Doppel-Duplex-Ausführung, d. h. jede Seite arbeitet mit zwei durch eigene Nocken betätigten Backen. Außerdem wurden Belüftungsschlitze am Trommelumfang vorgesehen, die wohl bei einer so schnellen Maschine wie dieser (die immerhin nur 200 kg getankt auf die Waage bringt und die eine Spitze von 207 km/h erreichen soll) erforderlich sind. Der geteilte Lenker ist weitgehend verstellbar, und der hydraulische Lenkungsdämpfer kann mittels eines oben auf dem Gabelkopf sitzenden Knebels zu- oder abgeschaltet werden. Bereift ist die Maschine mit 3.50-18 vorn und 4.00-18 hinten.

Auf den ersten Blick erscheint die Neue viel niedriger und kompakter als ihre Vorgänger. Ihre Straßenlage scheint ausgezeichnet zu sein — wenigstens muß man das dem Urteil bekannter Fahrer entnehmen, die Gelegenheit bekamen, die Guzzi zu fahren — auch Mike Hailwood befand sich unter ihnen (unter strikter Geheimhaltung hatte man sie zu Probefahrten nach Monza eingeladen).

Wann lieferbar — zu welchem Preis — nähere technische Einzelheiten? Diese Fragen lassen sich heute noch nicht beantworten. Da muß man die offizielle Vorstellung abwarten, die nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen dürfte. Dann wird man mehr erfahren als die eine, immerhin nicht unwichtige Tatsache, die heute schon durchgesickert ist: Man plant in Mandello, auf jeden Fall noch in diesem Jahr 100 Maschinen zu bauen! C. P.