

Aus „MOTORRÄDER IM TEST“ von Michael Stirner, Ausgabe 1978/79, Verlag Herz&Co, Wien

LAVERDA 1200 SC – KRAFTWERK

Waren mehr als 500 ccm vor einem Jahrzehnt noch ganz wenigen Motorradfans vorbehalten, so gehört heute sogar eine 1000er längst nicht mehr zu den echt schweren Brocken. Das derzeitige Nonplusultra auf dem Zweiradsektor dürfte aber die in Österreich zusammengebaute Laverda 1200 sein.

Zwar liefert das Laverda-Werk in Breganze bereits eine eigene 1200er, aber die vom Österreich-Importeur aus der Tausender-Dreizylinder auffrisierten Maschinen liegen in ihrer Leistung klar voran: Die stärkste Ausführung liefert unglaubliche 112 PS bei 7700 U/min, wohingegen sich die Serien-1200er mit 97 Pferden zufrieden gibt.

In jahrelanger Entwicklungsarbeit zusammen mit der Laverda-Rennabteilung entstand eine Maschine, die heute Beschleunigungswerte und Fahrleistungen erschließt, wie sie sonst nur reinrassige Rennmaschinen bieten können. Vergleichsweise bringt Barry Sheenes Suzuki RG500 ebenfalls runde 100 PS an ihr Hinterrad.

Die ersten Fahreindrücke mit dem italienisch-österreichischen Kraftwerk sind mehr als beeindruckend. Dank der aus entsprechend viel Hubraum gewonnenen Superleistung zögert die Maschine auch in niedrigen Drehzahlen nicht, kräftig zuzupacken. Wer auf nasser Straße nicht sorgfältig mit dem Gasgriff umgeht, büßt sehr wahrscheinlich unvermittelt für seine Unvorsichtigkeit. Auf griffiger Oberfläche sorgt der beim Spitzenmodell 1200 SC serienmäßig montierte Pirelli-Rennreifen (120/90 H 18) allerdings für überdurchschnittliche Bodenhaftung.

Dennoch ist die Sulzbacher-Laverda 1200 keineswegs ein Spielzeug für Schönwetterpiloten. Allein die Handhabung des Kupplungshebels verlangt nach überdurchschnittlich trainierten Muskeln und auch die Betätigung der Schaltung ist nichts für Weichlinge. Zu langen Schaltwegen gesellt sich noch ein zeitweise unwilliger Mechanismus. Beim Testfahrzeug störte überdies ein wenig die kurze Bergübersetzung: die Höchstgeschwindigkeit lag zwar über 200 km/h, dabei zappelte aber die Drehzahlmessernadel bereits im roten Bereich. Bei einem entsprechend kleineren Zahnkranz am Hinterrad läuft die Maschine an die 240 km/h und in der Beschleunigung stellt sie immer noch so gut wie die gesamte Konkurrenz in den Schatten.

Daß angesichts der gebotenen Krafftülle das Fahrgestell extrem belastet wird, bedarf eigentlich keiner gesonderten Erwähnung. Dank des bekannt hohen italienischen Standards konnte man auch bei den schnellen 1200ern auf festigende Rahmenänderungen verzichten. Erst bei sehr sportlicher Fahrweise, die aufgrund der herrschenden Tempolimits ohnehin nur auf gesperrten Strecken zulässig ist, wird die Grenze des massiven Doppelschleifenrahmens offenkundig. Das in solchen Situationen gelegentlich auftretende Schlingern und Pendeln darf aber nicht als lebensbedrohend empfunden werden. Wer nicht verschreckt voll in die Bremsen steigt, bleibt unbeschadet im Sattel.

Diese weitgehende Gutmütigkeit im Fahrgestell erreichte man in gewohnter Manier allerdings nur durch überdurchschnittlich harte Abstimmung. Die nur millimeterdünn gepolsterte Höckersitzbank meldet die geringsten Niveauunterschiede unvermittelt an das Hinterteil des Fahrers weiter. Wer zumindest in dieser Hinsicht mehr Komfort erwartet und auch einem Beifahrer den unbestreitbaren Fahrspaß zuteil werden lassen möchte, ist mit der serienmäßigen und zugleich billigeren 1200er besser beraten. Das 15-PS-Manko kommt sicher auch nur im motorsportlichen Einsatz zum Tragen.

Technische Daten

Motor: Viertakt-Dreizylinder mit zwei kettengetriebenen obenliegenden Nockenwellen, Bohrung x Hub: 82 x 74 mm, 1172 ccm, 112 PS bei 7700 U/min (82,3 kW), Elektrostarter.

Kraftübertragung: primär über Triplexkette, Fünfganggetriebe, rechts geschaltetet, offen laufende Sekundärkette.

Fahrgestell: Doppelschleifen-Rohrrahmen, Teleskopgabel vorn, Schwinge mit Federbeinen hinten, Doppelscheibenbremse vorn, einfache Scheibe hinten.

Gewicht: 230 kg

Tankinhalt: 20 Liter

Spitze: je nach Übersetzung bis ca. 240 km/h