

Brennraumgestaltung bei Laverda-1000ccm-Triples

ab LAV.1000 *1001* (Modelljahr 1972):

- Brennräume mit **eingegossenen Grauguss-Hüllen** (Falloon, Seite 79)

ab LAV.1000 *3888* (kurz nach Start des Modelljahres 1976 mit 3352):

- **Aluminium-Zylinderköpfe mit austauschbaren Ventilsitzringen** (Falloon, Seite 88)

ab LAV.1000 *6204* (Modelljahr 1979):

- Brennräume mit **eingegossenen Grauguss-Hüllen** (Falloon, Seite 94; Walker, Seite 66)
- aber: der Grauguss war von schlechter Qualität und zu weich, so dass sich die Ventile in die Grauguss-Hülle einarbeiteten und dieses zu Nockenwellen- und Zylinderkopf-Schäden führte; der Ersatz der Zylinderköpfe auf Garantie war extrem kostenintensiv (Falloon, Seite 95; Walker, Seite 66)

ab LAV.1000 *6604* (Modelljahr 1980, Jota 180°):

- Brennräume mit **eingegossenen Grauguss-Hüllen** (Falloon, Seite 97)
- aber: um dem Problem zu begegnen, dass sich die Ventile in die Grauguss-Hüllen einarbeiteten und dieses zu Nockenwellen- und Zylinderkopf-Beschädigungen führte, wurden **separate Ventilsitzringe** eingesetzt (Falloon, Seite 97)
- Brennräume mit eingegossenen Grauguss-Hüllen und separaten Ventilsitzringen wurden nicht bei allen Motoren eingesetzt; es kamen auch die früheren **Aluminium-Zylinderköpfe mit austauschbaren Ventilsitzringen** zum Einsatz (Falloon, Seite 97)

ab LAV.1000 *6738* (zwischen Modelljahr 1980 und 1981, Jota 180°):

- Brennräume mit **eingegossenen Grauguss-Hüllen und separaten Ventilsitzringe** (Falloon, Seite 98)

ab LAV.1000/3GL *8138* (Modelljahr 1982, Jota 120°):

- Die gleiche Konstruktion wie im Modelljahr 1981: Brennräume mit **eingegossenen Grauguss-Hüllen und separaten Ventilsitzringe** (Falloon, Seite 117)

ab LAV.1000 RGS *1001* (Modelljahr 1982):

- Die gleiche Konstruktion wie im Modelljahr 1981: Brennräume mit **eingegossenen Grauguss-Hüllen und separaten Ventilsitzringe** (Falloon, Seite 120)