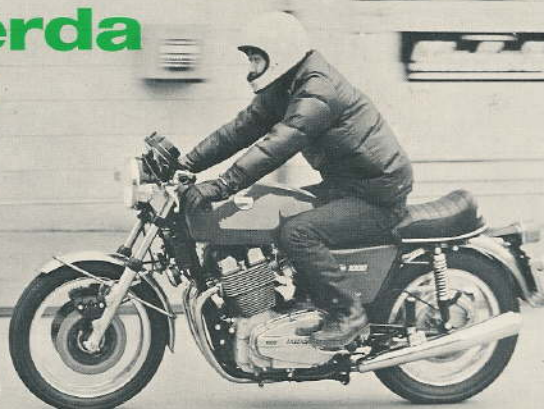


Laverda 1000



Als ein ziemlich schwerer Brocken erweist sich die Laverda 1000 bereits, wenn man sie zum ersten Mal abgebockt hat, und sie kann ihr Gewicht von 238 kg auch dann nicht verleugnen, wenn man mit ihr eine kurvige Landstraße befährt. Das Handling entspricht also nicht ganz dem optischen Eindruck, der einer gekonnten Mischung aus italienischer Eleganz und dem Hubraum der Maschine angemessenen Bulligkeit entspringt. Diese Hartmüdigkeit der Laverda und ein mehrfach aufgetretenes gleichzeitiges Wegrutschen beider Räder bei starker Schräglage hinderte uns bisher, die Grenzen des Fahrwerks zu erkunden. Die Ursache für diese unangenehme Eigenart werden wir finden, dann können wir sehen, ob sich das ausgezeichnete Fahrverhalten bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn auch für schmale, kurvige Straßen bestätigt. Obwohl die Maschine noch nicht ganz freigefahren ist, ist die Kraft gewaltig, die sie schon von niedrigsten Drehzahlen ab entfaltet (78 PS). Obwohl die serienmäßige Sekundärübersetzung für den fünften Gang bei Sozibusbetrieb ein wenig zu lang erscheint, hält die Laverda auch mit zwei Personen im Regenzeug über lange Strecken mit den schnellsten Wagen mit — bis die begrenzte Tankkapazität von 17 l dem Spaß ein Ende bereitet, und man bei dieser Gelegenheit feststellt, daß

auch die Kette inzwischen der Pflege bedarf. Viel Freude mit Dämpfen also, beim Fahren wie bei der Beurteilung der Details, auf die wir eingehen werden, wenn der Kilometerzähler der Laverda ein bißchen mehr aufweist als jetzt. Knut

Bild 1: Auch Makoto Okazaki, PS-Mitarbeiter in Japan, ließ es sich nicht nehmen, die Laverda zu fahren.
Bild 2: Ebtso eindrucksvoll wie wirksam: die doppelte Scheibenbremse im Vorderrad (zwei Bremsstempel pro Bremszange).
Bild 3: Das aufgeräumt und funktionell gestaltete Cockpit der Laverda.
Bild 4: Gelungenes Styling und viele technische Leckerbissen.

