

MOTORRAD

MV Agusta

Test 1000 Ago

Honda

**Test Neue
Gold Wing
GL 1100**

Kawasaki

**Test 25 000 km
mit der Z 500**

Test Z 250 C

BMW

**Test R 80
als Tourer**



Exoten
Kawasaki Mystery Ship
AMC-Honda CBX ▶



Belgien 69,-, Dänemark 69,-, Finnland 79,-, Frankreich FF 8,-,
Griechenland Dr 80,-, Italien Lit 1600,-, Jugoslawien Din 45,-,
Luxemburg Lfr 53,-, Niederlande hfl 3,75, Norwegen nkr 10,75 (inkl.
moms.), Österreich öS 25,- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 105,-,
Spanien Ptas 135,-, Schweiz sfr 3,50.

Printed in Germany.

Für harte Burschen

Die Laverda 1000 gibt es seit sieben Jahren. Von Anfang an war sie ein Motorrad für Spezialisten.

Unsere 1000er entspricht einem Entwicklungsstand, der beachtliche Verkaufserfolge verspricht", gab sich Massimo Laverda, Chef der kleinen italienischen Motorradfabrik im norditalienischen Breganze, selbstbewußt.

Das war 1975. Das Topmodell, mit einem Dreizylinder-Viertaktmotor und zwei oberliegenden Nockenwellen, war gerade zwei Jahre alt.

Zu Beginn war die Laverda 1000 vorn und hinten mit einer Duplex-Trommelbremse ausgerüstet. Als die ersten Exemplare 1975 dann in Deutschland angeboten wurden, verzögerte im Vorderrad bereits eine Doppelscheiben-Bremsanlage von Brembo, hydraulisch betätigt. Die seilzugbetätigte Trommelbremse im Hinterrad aber blieb erhalten.

1976 erhielt der Ölkreislauf des Dreizylinders einen zusätzlichen Ölkühler, der vor dem Zylinderkopf unter dem Tank angebaut wurde. Ein Jahr später wurde optisch retuschiert: Das Rücklicht wurde in einen Bürzel hinter der Sitzbank integriert, die Drahtspeichenräder gegen Gußräder mit fünf Speichen ausgetauscht. Gleichzeitig ersetzte eine wirkungsvollere, hydraulisch betätigte Scheibenbremse im Hinterrad die Trommelbremse.

Seitdem hat sich die Laver-

da nicht mehr verändert. Optisch bestimmen noch der tief angeordnete Lenker, die sanften Rundungen von Tank, Seitendekeln und Sitzbank die Linie eines typisch italienischen Männermotorrads. Verstärkt wird der Eindruck

noch durch den massiv und gedungen wirkenden Dreizylindermotor.

Daß dieses Motorrad eher für ganze Kerle als für zarte Hände geeignet ist, können Laverda 1000-Besitzer nur bestätigen. Wird der Motor

angelassen, ertönen ein-drucksvolle Geräusche, erzeugt von drei nach Ansaugluft röchelnden Vergasern, von zwei sonor blubbernden Schalldämpfern und nicht zuletzt auch noch von den kettengetriebenen Nockenwellen.

Was Ihre Maschine wert ist

Der MOTORRAD-Marktspiegel wird in Zusammenarbeit mit der DAT (Deutsche Automobil Treuhand) erstellt. Er nennt Durchschnittspreise für unfallfreie Maschinen, die für An- und Verkauf von Privat gelten. Beim Verkauf an den Handel ist mit Abschlägen, beim Kauf vom Handel mit Zuschlägen für Handelsspanne und Mehrwertsteuer zu rechnen.

Von Heft 8 an wurde die Auflistung halbiert. In den geraden Heft-Nummern von MOTORRAD erscheinen die Maschinen von A bis L, Motorräder von M bis Z und Kleinkrafträder in den ungeraden Nummern.

Die Preise verstehen sich für Maschinen mit etwa 15 000 Kilometern pro Jahr (über 50 PS), etwa 10 000 (bis 50 PS) und rund 8000 für Motorräder bis 27 PS.

Zubehör schlägt nach einem Jahr noch mit rund 50 Prozent, nach zwei Jahren mit rund 35 Prozent und nach drei Jahren nur noch mit 20 Prozent des Neuwerts zu Buch. Funktionelles Zubehör wird an der oberen, dekoratives an der unteren Preisgrenze gehandelt. □

Marke/Modell	Neupreis in Mark*	Hubraum cm ³	Leistung PS	Durchschn. Marktwert in Mark Jahr der Erstzulassung				
				1979	1978	1977	1976	1975
Moto Guzzi								
850 T	(8 090)	844	59	-	-	-	-	3700
850 T 3	8 450	844	59	6400	5600	4900	4300	3750
850 California	(8 640)	844	59	-	-	-	-	3950
850 T 3 California	8 995	844	59	6800	6000	5250	4600	4100
850 Le Mans	10 650	844	70	7950	6800	5700	4900	-
V 1000-I-Convert	(10 240)	949	71	-	-	-	-	4500
V 1000-I-Convert	9 795	949	61	7100	6000	5050	-	-
V 1000 SP	10 100	949	61	7500	6400	-	-	-
Moto Morini								
3 1/2 Sport	6 035	344	27	4700	3950	3400	-	-
Suzuki								
RV 90	2 922	88	6,3	2200	1850	1500	1250	1000
RV 125	3 522	123	8,0	2700	2250	1800	1450	-
GT 125	(3 015)	123	14	-	-	1650	1400	1200
GT 185	(3 720)	183	15	-	-	2250	1900	1600
GT 250	(4 450)	247	26	-	-	2400	2050	1750
GT 380	5 150	371	34	3600	2750	2400	2100	1750
GT 500	(4 840)	492	26	3400	2650	2250	1850	1550
GT 550	(5 620)	543	48	4050	3200	2750	2400	2050
GT 750	(7 185)	738	63	5000	4000	3300	2700	2200
GS 400	4 699	398	27	3600	3050	2650	-	-
GS 550	7 011	549	49	5250	4400	-	-	-
GS 750	7 599	748	63	5700	4800	4050	-	-
GS 1000 E	10 573	997	90	7500	6500	-	-	-
Triumph								
Bonnevill 750	6 800	744	48	5250	4400	3650	3000	-
Tiger 750	6 700	744	45	5100	4250	3550	2900	-
Yamaha								
RS 100	2 320	95	10	1650	1400	1200	1000	-
RD 125	(2 845)	125	17	-	-	1400	1200	1000
RD 200	3 390	195	17	2400	2050	1750	1450	-
RD 250	3 920	247	27	2900	2550	2200	1950	1700
RD 350	(3 910)	347	37	-	-	-	-	1650
RD 400	4 440	398	43	3300	2800	2400	2050	-
XS 360	(3 952)	356	27	-	-	2450	-	-
XS 400	4 593	396	27	3600	3200	-	-	-
XS 500	5 350	498	50	3900	3350	2850	2400	-
XS 650	5 935	653	50	4350	3600	3000	2600	2250
XS 750	7 450	747	74	5500	4700	4000	-	-
XS 1100	10 280	1101	95	7500	6600	-	-	-
SR 500 S	4 655	499	27	3600	3200	-	-	-
XT 500	5 050	499	27	3800	3250	2750	2400	-
Kleinkrafträder								
Hercules								
K 50 RL	(3 103)	50	6,25	-	1900	1500	1150	-
K 50 Ultra	3 470	50	6,25	2600	2200	1850	-	-
K 50 Ultra LC	3 850	50	6,25	2950	2500	2050	-	-
Kreidler								
RS-L	3 350	50	6,25	-	2000	1600	1250	-
RS-GS	3 620	50	6,25	2800	2400	1900	-	-
KTM								
50 RSL	3 090	50	6,25	2350	2000	1700	-	-
50 RSW	3 935	50	6,25	2950	2400	1950	-	-
Puch								
M 50 Jet	2 880	50	6,25	2200	1750	1400	-	-
Monza 6 SL	3 270	50	6,25	2450	2000	1600	-	-
Cobra 6 GT	3 612	50	6,25	2700	2250	1850	-	-
Yamaha								
RD 50 DX	2 428	50	6,25	1800	1400	1100	850	700
Zündapp								
KS 50 Super-Sp.	(3 228)	50	6,25	2500	2100	1650	1300	-
KS 50 TT wc	3 666	50	6,25	2900	2400	1900	-	-

* Preise in Klammern: Modell wird nicht mehr gebaut

Auf Antrieb erscheint der Motorlauf nämlich ziemlich ruppig und unruhig. Im Laverda-Dreizylinder gehen die beiden äußeren Kolben gleichzeitig auf und ab, während der mittlere, um 180 Grad versetzt, dagegenläuft. Die Vibrationen, die der Motor entwickelt, sind zwar grob, aber für den Fahrer nicht störend.

Lästig werden die Erschütterungen nur der Bordelektrik, Scheinwerfer und Rücklichtlampen. Weiter werden Teile wie Blinkeraufhängung und Luftfilterkästen oder Seitendeckel in Mitleidenschaft gezogen. Elektrik-Kenntnisse sind manchmal nötig, wenn an der Maschine zum Beispiel ein Kabel durchgescheuert ist, Diode oder Regler zerschüttelt sind und die Stromversorgung ausfällt.

Der Fahrer einer Laverda 1000 indes wird selbst zwar nicht von Vibrationen zermürbt, dafür aber von knallharter Federung vorn und hinten. Fahrern dieser Maschine wird somit nicht nur permanent das Sitzfleisch massiert, mit der Zeit wächst auch der Bizeps an den beiden Unterarmen. Am rechten Lenkerende sorgt ein schwergängiger Gasgriff, am linken Lenkerende ein ebenso schwer zu bedienender Kupplungshebel für kräftige Muskelbildung.

Die Laverda 1000 will von ihrem Besitzer stets gepflegt und gewartet werden. Werden bei neuen Exemplaren die Schrauben des Zylinderkopfs nicht regelmäßig nachgezogen, kann sich der Kopf verziehen. Starker Ölverlust zwischen Zylinderkopf und Zylinder ist die Folge. An gebrauchten Dreizylindern ist dies daher der erste Checkpunkt vor dem Kauf.

Punkt zwei ist die Auspuff-

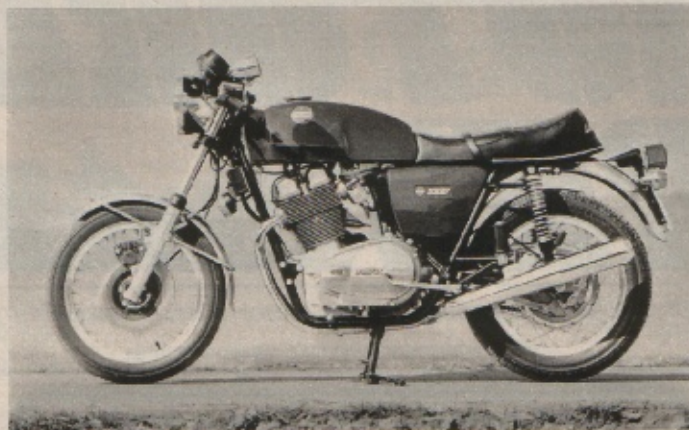


Foto: Schwab

Laverda 1000: schnell, hart gefedert und selten

anlage. Unter dem Getriebehäuse führen die drei Auspuffkrümmer in ein Mittelstück; danach teilt sich dieses wiederum und mündet in die beiden Schalldämpfer. Dieses Mittelstück kann einreißen.

Punkt drei bilden die Gummiflansche an den Vergasern und die Ölschläuche. Nach einigen tausend Kilometern werden diese porös

und müssen dann ausgetauscht werden.

Auf der Probefahrt lassen starke Vibrationen auf ungleich eingestellte Vergaser schließen. Treten, beim abrupten Gaswegnehmen, starke Lastwechselreaktionen (Rucken) auf, ist die Dreifach-Rollenkette des Primärtriebs viel zu locker. Zuvor muß aber kontrolliert werden, ob die Se-

kundärkette nicht zu locker ist. Gibt's beim Gangwechsel oder bei der Leerlaufsuche Schwierigkeiten, ist meist die Primärkette zu straff gespannt.

Schwierig zu kontrollieren sind Bowdenzüge und Batterie. Reißen im Fahrbetrieb Gas- oder Kupplungszug, ist dies auf ungeschickte Verlegung zurückzuführen. Ebenso schwierig sind angescheuerte Kabel der Bordelektrik oder gar drohende Plattenschlüsse im Innern der Batterie zu erkennen.

Der Kauf einer Laverda 1000 aus zweiter Hand ist zwar günstig, aber daher gleicht er auch immer einem Abenteuer. Dementsprechend entscheidet sich nur eine Sorte von Motorradfahrern für den exotischen, rauhbewegten Dreizylinder. Und die wissen sich bei Defekten meist selbst zu helfen.

Frank-Albert Jllg

1000 Mark Belohnung

MOTORRAD verlost in jedem Vierteljahr einen 1000 Mark-Schein unter allen, die den Coupon unten ausgefüllt eingesandt haben. Coupon ausfüllen, ausschneiden, Absender nicht vergessen. Einschicken an

Redaktion MOTORRAD
Kennwort
„Aus zweiter Hand“
Leuschnerstraße 1
7000 Stuttgart 1

Verkaufsdaten meines gebrauchten Motorrads

Fabrikat	<input type="text"/>	Leistung PS/kW	<input type="text"/>	Hubraum cm ³	<input type="text"/>
Typ	<input type="text"/>	Gesamtfahrstrecke in km	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Fahrgestell-Nr.	<input type="text"/>	Erstzulassung	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Zubehör-Neupreis DM (Aufschlüsselung unten)	<input type="text"/>	nächster TÜV	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Meine Verhandlungsbasis war ungefähr DM	<input type="text"/>	Ich habe obiges Motorrad am			
Besonderes	<input type="text"/>	Tag Monat Jahr			
	<input type="text"/>	<input type="text"/>			
verkauft an Privat <input type="checkbox"/>	53	in Zahlung gegeben bei einem Händler <input type="checkbox"/>	55	an einen Händler (ohne Gegengeschäft) <input type="checkbox"/>	57
		zum Preis (ggf. ohne MwSt.) von DM		<input type="text"/>	
				<input type="text"/>	
Zubehöraufstellung: Verkleidung (Voll, Halbschale, Cockpit)-Auspuffanlage-Tank-Packtaschen-zusätzliche Bremsen					
Zutreffendes unterstreichen					
MRD 11/80					

Adresse