

MOTORRAD



Erster Test BMW F 650

Erster Fahrbericht

Neue Honda VFR 750 F

50 000-km-Dauertest

BMW R 100 R

SoS-Vergleichstest

Ducati-Supermono gegen Uno-Rotax

Große
Leserumfrage
Die Sau
pauslassen?



NEU Schutzbrief für
Motorradfahrer



Drei satt: Die urigen, bis 1989 gebauten Laverda-Dreizylinder begeistern

102 noch heute mit ihrer kernigen Leistungsentfaltung

TT-Kurs: Nach zehn harten Arbeitsjahren wird die alte TT 600 von Yamaha durch eine neue ersetzt.

MOTORRAD testete die 34-PS-Version



Wetten daß: Uno-Rotax oder Ducati Supermono? Handwerk oder High-Tech? Augsburg oder Bologna? Wer hat bei

134 den SoS die Nase vorn?



Der gute Ton: legaler Harley-Auspuff mit mehr Leistung und mehr Sound – ist das möglich?

110

116 Praxis. Leserfragen an Robert Poensgen. Robert Poensgen hilft in speziellen Fällen weiter

118 Journal. Comet-Tripmaster; W&M-Cockpitblende; BMW-Enduro-Sportumbau

ACTION TEAM

120 Alpen-Tour. Über 60 Motorrad-Alpinisten frönten an 30 Pässen ihrer Paß-Leidenschaft. Von Daniel Lengwenus

124 Schutzbrief für Motorradfahrer. MOTOCARD wappnet für alle Fälle im Motorradleben. Von Michael Allner

SPORT

126 Sixdays in Assen. Reportage von der Enduro-Mannschaftsweltmeisterschaft in Holland. Von Peter Mayer

132 Journal. Superbike-WM in Estoril/Portugal; Enduro-DM in Streiberg; Guidon d'Or in Paris; Termine

134 SoS-Vergleichstest. Single-Racer GDM-Uno-Rotax gegen Ducati Supermono. Schwäbische Handwerkskunst gegen italienische Kreativität. Von Werner Koch

MOTORRAD-MARKT

50 Die Fundgrube für den Motorradfahrer. Hochaktuelle Angebote, dazu ein Spezial-Service für Privatanzeigen.

RUBRIKEN

3 Zum Thema MOTOCARD – Blauer Engel für Biker

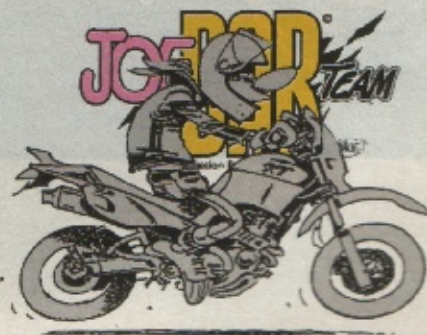
100 Leserbrief

101 Impressum

140 Vorschau

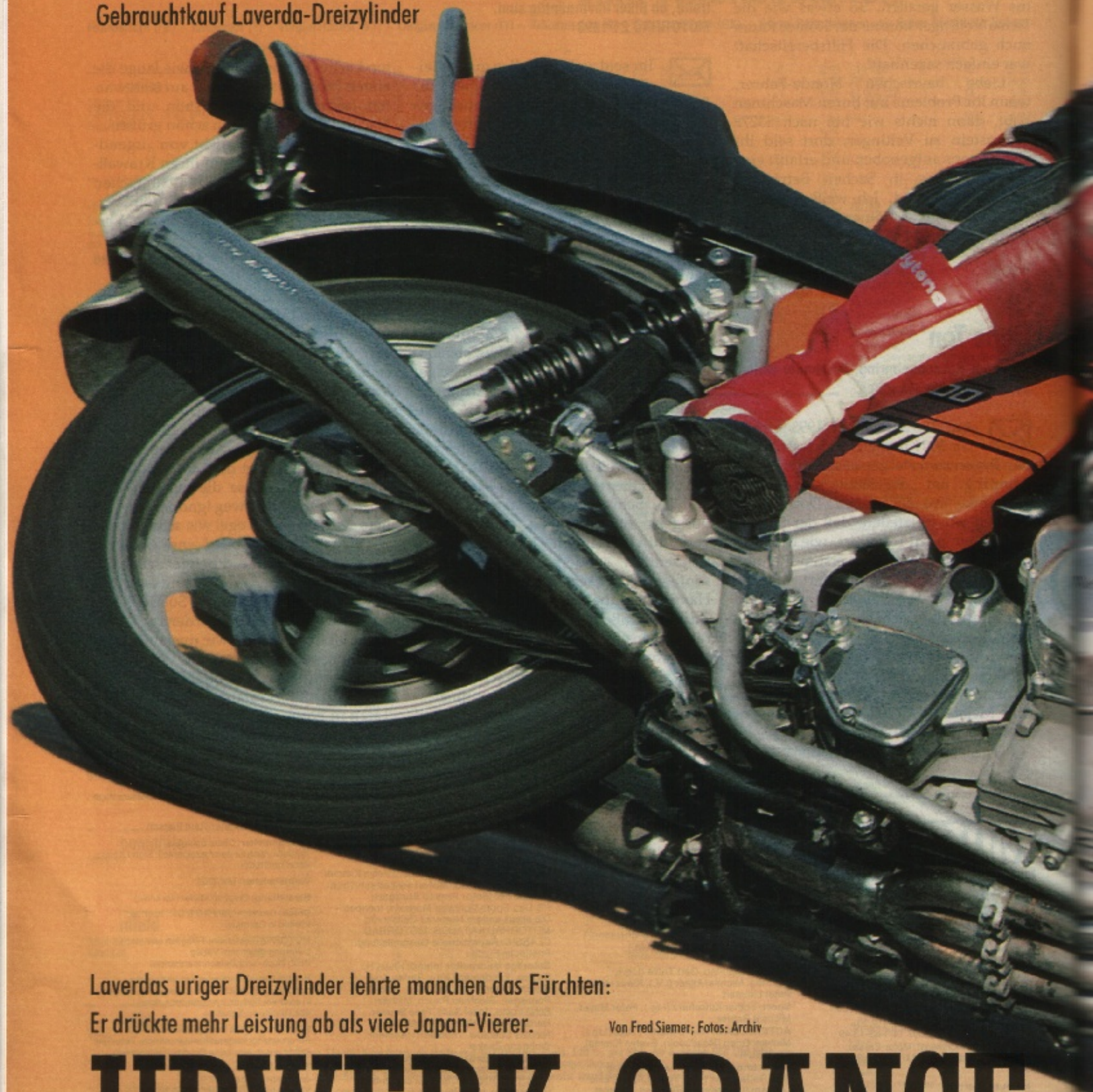
142 Letzte Seite
Joe Bar Team

Titelfoto: fact



SERVICE

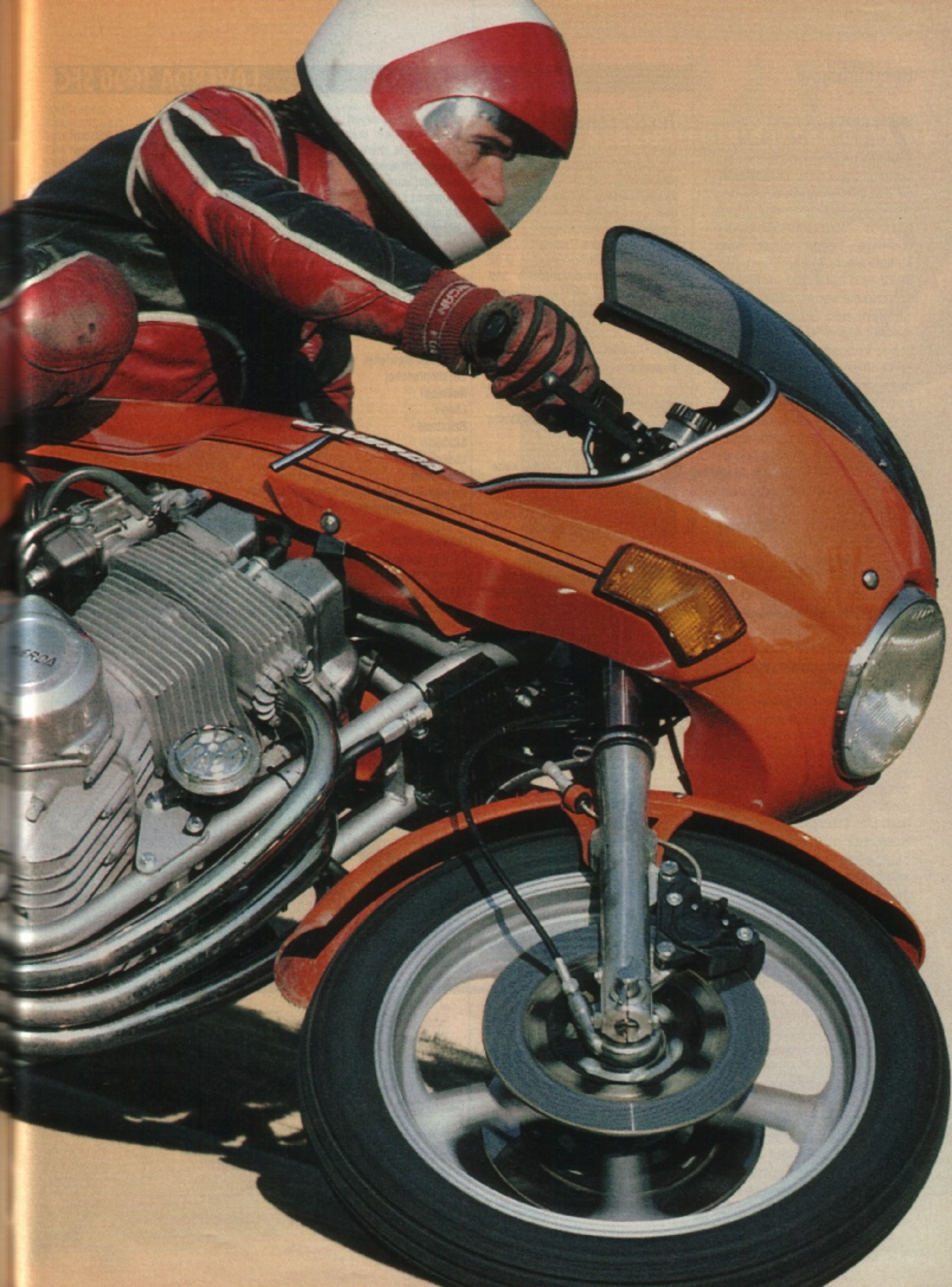
Gebrauchtkauf Laverda-Dreizylinder



Laverdas uriger Dreizylinder lehrte manchen das Fürchten:
Er drückte mehr Leistung ab als viele Japan-Vierer.

Von Fred Siemer; Fotos: Archiv

URWERK ORANGE



Zweifellos zählt die Laverda 1000 zu den wenigen Motorrädern mit filmreifem Lebenslauf: Zunächst existierte sie nur gerüchteweise. Folgend als völlig serienfremder Prototyp. Ab 1970 führte sie das flüchtige Leben einer Ausstellungsschönheit. Dann, um 1972 und zunächst vereinzelt, stürmte sie serienmäßig auf die Straßen, und Europas Motorradwelt stand Kopf. Es folgten solide Verkaufszahlen, und zum schlechten Schluß suchte die quasi immer gleiche Laverda noch nach Kunden, als der Fortschritt über ihre enormen Ausmaße und den exzentrischen Dreizylinder nurmehr milde lächelnde. Das war Ende der Achtziger; Stationen aus dem Leben eines Stars.

Er genoß also bereits gehörigen Ruhm, der bullige Triple aus Breganze, als er ab 1975 um die Gunst des deutschen Publikums warb. Moderne Konstruktionsprinzipien charakterisierten den Dreizylinder – zwei obenliegende Nockenwellen, Tassenstößel und sogar untenliegende Shims.

Die Federelemente ignorierten stur die Realitäten des Straßenbaus, daran hat sich im Lauf der Jahre nur wenig geändert. Auch die Marzocchi-Gabel der letzten Tausender, der SFC, sprach mäßig an und federte hart. Der Typ spielt dabei keine Rolle, egal ob die unverkleidete 3C, die halbverschaltete RGS, die entenbüzelige Jota oder eben die bullig-sportive SFC, alle frönten sie sportlicher Härte. Auch die aufgebohrten Motoren, mit 1116 statt 981 cm³ in den Zylindern und 1200 statt 1000 auf den Seitendeckeln, trieben meist Krafräder an, die höchstens formal Komfort-Zugeständnisse machten.

In den Zulassungsstatistiken übrigens spielt diese 1200er eine unbedeutende Nebenrolle. Runde 50, so schätzt Uwe Witt, ehemaliger Importeur der quasi aufgelösten Marke, dürften sich noch auf unseren Straßen tummeln. Von den Tausendern gibt es noch zirka 1500

Technische Daten

Motor

Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, zwei über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, wälzgelagerte Kurbelwelle, kontaktlose Transistor-Zündanlage, drei Dellorto-Vergaser, Ø 32 mm, Drehstromlichtmaschine 210 Watt, Batterie 12 V/24 Ah, E-Starter.

Bohrung x Hub 75 x 74 mm
Hubraum 981 cm³

Verdichtungsverhältnis 10:1

Nennleistung 95 PS (70 kW) bei 7900/min

Max. Drehmoment 7,9 kpm (78 Nm) bei 7000/min

Kraftübertragung

Primärtrieb über Triplex-Kette, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette.

Fahrwerk

Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr mit angeschraubtem Heckteil, Telegabel mit Luftunterstützung, Druckstufe vierfach verstellbar, Steuerkopf kegelrollengelagert, Standrohrdurchmesser 42 mm, Hinterrad-

schwinge nadelgelagert, zwei Federbeine, Federbasis dreifach verstellbar, Zugstufe vierfach verstellbar, Doppelscheibenbremse mit Zweikolbensätteln vorn, Ø 300 mm, Scheibenbremse mit Zweikolbensattel hinten, Ø 280 mm, Speichenräder mit Leichtmetallfelgen.

Federweg vorn 130 mm
hinten 90 mm

Felgenreihe vorn 2.50 x 18
hinten 3.50 x 18

Reifenreihe vorn 100/90 V 18
hinten 130/80 V 18

Maße und Gewichte

Lenkpfadwinkel 61 Grad

Nachlauf 115 mm

Länge 2210 mm

Radstand 1500 mm

Sitzhöhe 830 mm

Lenkerbreite 670 mm

Tankinhalt 22/4 Liter

Gewicht vollgetankt 255 kg

Zul. Gesamtgewicht 440 kg

Service-Daten

Service-Intervalle alle 4000 km

Ölwechsel mit Filter alle 4000 km

Motoröl SAE 20 W 50

Füllmenge mit Filter 3 Liter

Zündkerzen Bosch W3C/
Champion N2C

Telegabelöl SAE 20 W 50

LAVERDA 1000 SFC

Füllmenge je Holm bei Neubefüllung 360 cm³
und Wechsel 360 cm³

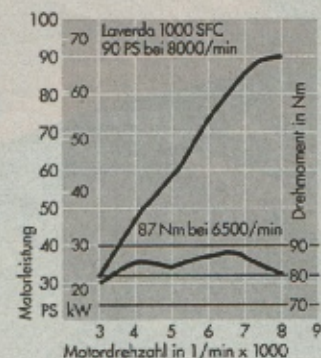
Ventilspiel kalt
Einlaß 0,20 mm
Auslaß 0,20 mm

Testwerte

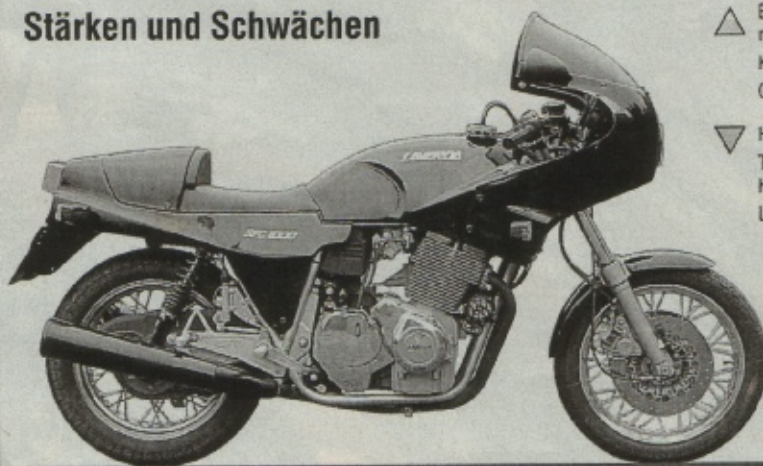
Höchstgeschwindigkeit
Solo 215 km/h
mit Sozius 199 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h
Solo 4,3 sek
mit Sozius 5,1 sek

Verbrauch 8,3 Liter
Kraftstoff Super verbleit



Stärken und Schwächen



- △ Exklusives und zugleich robustes Fahrzeug
Kraftvoller Motor
Gute Handlichkeit
- ▽ Hoher Verbrauch
Teilweise Hochgeschwindigkeitspendeln
Unkomfortable Federelemente

Reifenfreigaben Typ 2LA

vorn 100/90 V 18 Metzeler, Pirelli oder Michelin

hinten 138/80 V 18 Metzeler, Pirelli oder Michelin

Test in MOTORRAD*

Fahrbericht	7/1973
Test 3C	8/1975
Motor-Analyse	17/1975
Langstreckentest	10/1978
Test Jota 120	6/1982
Test RGS 120	15/1982
Test SFC	24/1988

* Tests können beim Verlag bestellt werden, Telefon siehe Kasten auf Seite 105.

Gebrauchtkauf in MOTORRAD

BMW R 45/65	Hefi 13/1993	Moto Guzzi Le Mans I bis III	15/1992
BMW R 75/5 bis /7	7/1992	MZ ETZ 125/150	17/1992
BMW K 75	25/1992	MZ TS 250/1; ETZ 250	26/1990
BMW K 100	23/1990	Suzuki GSX 400	19/1990
BMW-Enduros	3/1991	Suzuki GSX 1100 E/ES/EF	20/1993
Ducati Pantah	14/1993	Suzuki GS 400/450	16/1993
Harley-Davidson Sportster	18/1993	Suzuki RG 500 Gamma	10/1993
Honda MBX/MTX 80	9/1993	Suzuki DR 600	12/1992
Honda CM 185/200 T	11/1992	Suzuki VS 750 Intruder	1/1993
Honda CB 400/450 N	9/1991	Suzuki GSX-R 750	5/1993
Honda CB 450 S	3/1993	Suzuki GS 850 G	9/1992
Honda CX 500	11/1990	Suzuki GSX 1100 Katana	3/1990
Honda FT 500	24/1992	Suzuki GSX-R 1100	18/1991
Honda VT 500 E	2/1992	Vespa PX 80	21/1991
Honda XBR 500	21/1993	Yamaha DT 175 MX	22/1992
Honda XL 500 R	4/1992	Yamaha XT/SR 250	26/1992
Honda CB 550 F	15/1993	Yamaha RD 250/350 LC	8/1992
Honda VF 750 F	19/1992	Yamaha XS 400 ohc	20/1992
Honda CB 900 F Bol d'Or	14/1992	Yamaha XJ 550	16/1992
Honda GL 1000	21/1992	Yamaha XJ 600	8/1993
Kawasaki Z 200/250	7/1993	Yamaha SRX 600	24/1991
Kawasaki GPZ 305	2/1993	Yamaha XS 650	5/1992
Kawasaki Z 440/440 LTD	6/1992	Yamaha FZ 750	13/1992
Kawasaki Z 750 LTD Twin	22/1993	Yamaha XS 750/850	11/1993
Kawasaki GPZ 500 S	14/1991	Yamaha XJ 900	15/1990
Kawasaki GPZ 600 R	23/1992	Yamaha TR 1	4/1993
Kawasaki KLR 600	17/1993	Yamaha FZR 1000 Genesis	19/1993
Kawasaki Z 650	18/1992	Yamaha XS 1100	7/1990
Kawasaki GT 750	5/1991	Yamaha FJ 1100/1200	3/1992
Kawasaki GPZ 900 R	1/1992		
Kawasaki 1000 GTR	10/1992		
Kawasaki ZX-10	12/1993		
KTM LC 4	6/1993		

Bei unserer Abteilung Spezialverkauf,
Telefon 07 11/1 82 12 29, können Sie die
Berichte bestellen.

Stück – und billig werden die meist gerade nicht gehandelt. Für 4000 Mark bekommt man schon mal eine mit Motorschaden, für 6500 eine mit Laufleistung deutlich über 50 000 Kilometer. Für guterhaltene Stücke mit wenig Kilometern geht es ab zirka 8500 Mark los.

Die Kaufverträge der meisten Maschinen datieren von 1982 und später, deren Motoren weisen allesamt einen Hubzapfenversatz von 120 Grad auf. Davor waren 180 Grad angesagt, weil die Triple-Bauer Massimo Laverda und Luciano Zen bei diesem Winkel keine



Vorderlader: Der RGS-Tankstutzen mündet in die Verkleidungsfant – Tankrucksack bleibt drauf

OFF-ROAD-Katalog schriftlich bestellen bei GÖTZ in Hechingen (5 DM in Briefmarken beilegen)

GÖTZ

Der Spezialist in Sachen Technik

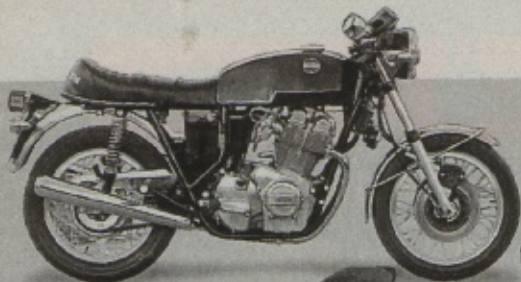


Versand: Götz GmbH, Postfach 1261, 72372 Hechingen,

Telefon 07471/ 92 21 50, Fax 07471/ 92 22 50

Filialen (Direktverkauf): Hechingen, Nierlochstr.11; Freiburg, Schwabentorring 6;

Berlin-Prenzlauer Berg, Koppenhagener Str. 20; Düsseldorf, Graf-Adolf-Str. 41.

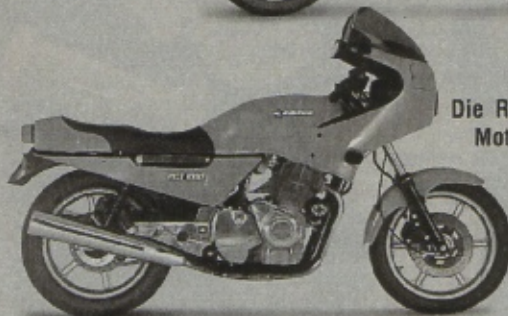
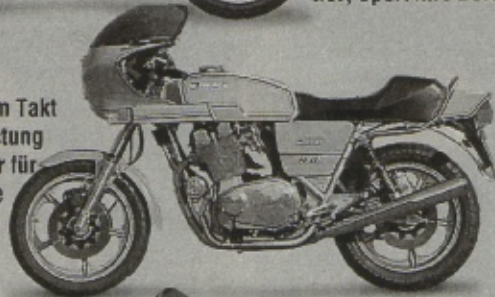


1975

Die ersten 3C tröpfeln nach Deutschland. Schiere Kraft ist ihr Meier, Sport ihre Berufung

1981

Die Jota bürzelt im Takt der Zeit, ihre Leistung reicht noch immer für die Spitzengruppe

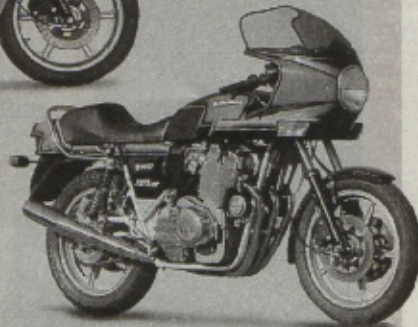


1982

Die RGS mit überarbeitetem Motor und Fahrwerk revolutioniert die Geschichte des Tankens

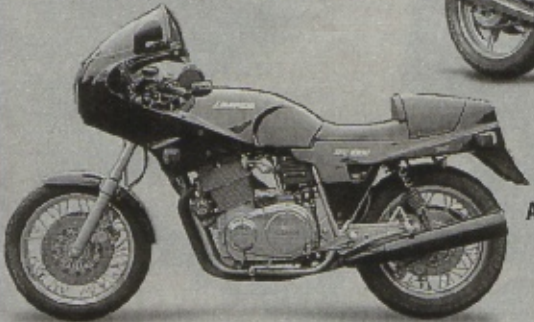
1982

Jota, jetzt aber wie die RGS mit um 120 Grad gekröpfter Kurbelwelle



1988

Als Schlußpunkt ein 1985 kreierter Name mit jährlich verfeinerter Auflage: die SFC



Gebrauchtkauf

stärkeren Vibrationen ausmachen konnten, dies aber eine einfachere Kurbelwellen-Bauweise erlaubte. Tatsächlich schüttelten die 120-Grad-Motoren eher mehr als ihre Vorgänger, aber weil sie in und an Gummis hängen, schwingt der Fahrer nicht mit.

Statt dessen freut er sich am leiseren Lauf und an der fülligeren Leistungskurve der 120-Grad-Triebwerke. Schon die Urversion mit 78 PS rannte im MOTORRAD-Test knappe 210

km/h – und langsamer wurden ihre nominell bis zu 95, real um 90 PS starken Nachfolgerinnen gewiß nicht. Trotzdem wirken alle Laverda-Dreier subjektiv träge. Dabei müssen sich die Durchzugswerte selbst heute nicht verstecken, auch die Beschleunigungszeiten von knapp über vier Sekunden trotz des sehr langen ersten Gangs sprechen für sich.

Grundsätzlich gelten alle Dreier-Triebwerke als kerngesund. Gehäuse, Lager und Kurbelwelle erinnern in ihrer Beständigkeit daran, daß Laverda mit Landmaschinen zu Geld

kam. Kolben und Zylinder ertragen leicht 100 000 flotte Kilometer, dann ist das erste Übermaß fällig. Allerdings nur unter einer Bedingung: Die Laverda fordert stete Sorge um ihren Ölkreislauf. Einzig ein grobmaschiges Metallgitter soll vor Dreck schützen, und wenn dieses nicht regelmäßig gereinigt wird, verkleistert der Schmutz ausgerechnet die Ölfangbleche der Kurbelwelle. Der Ölkühler kann sich ebenfalls zusetzen, Umbauten mit Ölfiltern außerhalb des Motors (siehe Lesererfahrungen ab Seite 108) sind also zu begrüßen.

Als weiterer neuralgischer Punkt ist der Anlasserfreilauf zu nennen, ein schwieriger Start oder gar ein durchrutschender E-Motor lassen dessen Ende befürchten. Und wenn die ziemlich schwergängige Kupplung durchrutscht, ist der Reibwert der Beläge in den Keller gesunken – meßbarer Abrieb läßt sich nur selten feststellen.

Bei den ersten Modellen eröffnete der Drehzahlmesser bei 6500 Touren seinen roten Bereich. Und das, obwohl die Nenndrehzahl bei 7250 lag. Später entlarvte sich dieser Zwiespalt als Mumpitz, 8000 Touren sind kurzzeitig schon mal drin. Freilich verlangt der Zweiventilkopf mit den in Alu gelagerten Nockenwellen dann etwas Aufmerksamkeit. Als Folgeschaden kann der Kopf überhitzen und im Extremfall reißen, die ebenfalls stark erhitzten Nockenwellenlager können zusammensacken und die Welle kneifen. Als Folgeschaden wovon? Fest steht, daß die 32er Dellorto das Gemisch über 7000/min abmagern lassen. Bei hohen Drehzahlen also, wo normalerweise zur besseren Innenkühlung angereichert wird. Die Gemischbildung scheint hier nicht optimal zu sein.

Wenn es die Laverda am Kopfe hat, muß möglichst – trotz Kosten von 3000 bis 3500 Mark – ein neuer her. Immerhin ist das kostbare Stück noch lieferbar – zum Beispiel bei Moto Witt in Wesseling bei Köln (Telefon 0 22 32/54 58). Dortselbst ist auch eine nützliche Kennfeld-Zündanlage zu haben, die sich

dem nervigsten Schwachpunkt des Motors widmet: Seine kontaktlose Bosch-Anlage kennt praktisch nur zwei statische Zündpunkte und regelt bereits bei 1200/min auf maximale Frühzündung. Das verhindert sowohl eine gleichmäßige Leistungsentfaltung als auch einen stabilen Leerlauf. 800 Mark inklusive Einbau kostet die Verbesserung, die meisten Laverda tragen das nützliche Elektronik-Kästchen bereits.

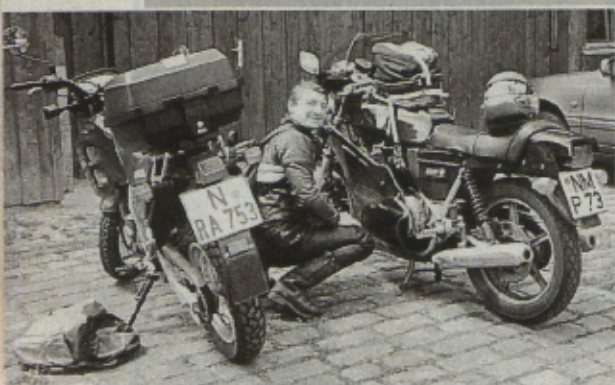
Womit übrigens gleich noch ein anderes Problem gelöst ist. Laverda orderte nämlich anfangs bei Bosch eine Lichtmaschine mit 120, später dann 180 und 210 Watt Leistung, die bei Fahrt mit Licht erst oberhalb von 4000/min Strom an die Batterie liefert. Weil Witts Zündanlage weniger Strom verlangt, reicht nach einem Umbau die Lichtmaschine so eben aus. Ansonsten paßt die Elektrik zur seinerzeit guten Qualität. Und auch die Verarbeitungsqualität ragte meistens über den italienischen Standard hinaus, die akkuraten Schweißnähte gar wurden japanischen Motorrad-Schmieden zur Ansicht empfohlen.

Desgleichen die Fahrwerkstabilität: Zu Zeiten, da die meisten Nippon-Motoren viel schneller waren als ihre Fahrwerke, konnte ein Big Bike natürlich begeistern, wenn es bei 200 km/h gut geradeaus lief, ja, wenn es sogar in langen und welligen Kurven sich nicht verweigerte. Der ab 1978 anstatt der Ceriani-Gabel verwendeten Marzocchi eilte die Laverda wegen geringeren Nachlaufs etwas wackeliger hinterher, und ausgerechnet das neue Triebwerk schmälerte den Stabilitäts-Nimbus noch einmal deutlich: Seine weiche Aufhängung hinderte den Motor an stabilisierenden Aufgaben und provozierte zum Teil deutliches Pendeln. Am spürbarsten entfaltete er sein Eigenleben im alten Rahmen, so geschehen in wenigen Exemplaren der Jota 120 von 1981/1982. Dann bettete sich der Motor in ein stabileres Rohrgestell mit drei Oberrohren statt eines einzigen zentralen Rückgrats, wodurch sich das Pendeln etwas zurückhielt.

Lesererfahrungen

Auf den Motor schwören sie alle, die Besitzer des Laverda-Dreiers. Robust, eigenständig und leistungswillig lauten oft genannte Attribute, den Rest charakterisieren die Italo-Freaks meist mit schön, aber eigenwillig.

Darf ich vorstellen? Name: Laverda 1000; Typ: 3CL E; Alter: 15 Jahre; Farbe: Dunkelblau; Kennzeichen: von Männern für Männer; Besonderheiten: elegant, unzuverlässig, bildhübsch, Vibrationen ohne Ende, sonorer Klang, nervig, unbeschreiblich, liebenswert.



Michael Götz forscht über Dellorto und die Nebenluft

Eingehandelt habe ich mir meine italienische Diva beim Neumarkter Volksfest 1987 nach der dritten Maß im Tausch gegen eine zuverlässige 1100er Suzuki. Schon beim Restaurieren habe ich festgestellt, daß bei einer 180-Grad-Laverda aber auch wirklich alles unter Vibrationen leidet. Diese sorgen unter anderem dafür, daß sich die drei Dellorto-Vergaser recht schnell verstellen. Eine schnelle Synchronisation mittels Einstelluhr erweist sich selbst bei neuen Vergasern als schier unmöglich: Die Drosselklappen lassen so viel Nebenluft rein, daß die sensiblen Uhren nichts Vernünftiges anzeigen können. Eine Lösung dieses Problems brachte der Einbau kleiner Gummidichtringe an den Drosselklappenwellen.

Michael Götz, Neumarkt

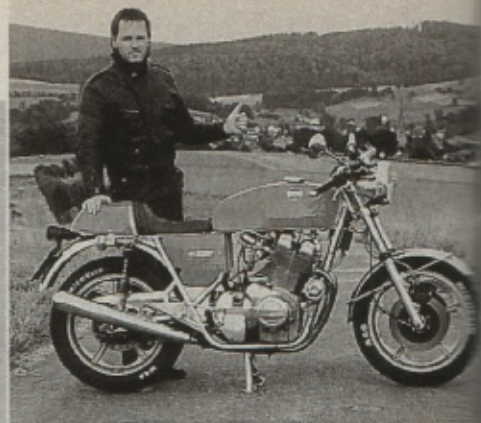
Im März 1981 kaufte ich meine Laverda 3C, Baujahr 1975, mit nachgewiesenen 95 000 Kilometern auf dem Buckel. Die Maschine sah damals furchterregend aus, der Vorbesitzer muß von Beruf Kalt schmied oder ähnliches gewesen sein.

Innerhalb weniger Tage hatte ich jedoch das Motorrad lackiert, den Motor abgedichtet und sämtliche Schrauben erneuert. Schon die ersten Fahrten offenbarten die Marotten der Laverda: Das Bedienen der Kupplung erforderte enorme Kräfte, der Motor produzierte mechanische Geräusche wie ein Mähdrescher, die Lichtmaschine war zu schwach ausgelegt, und wegen des langen Nachlaufs mußte man das Ding um enge Kehren fast tragen. Doch die positiven Seiten überwogen meiner Meinung nach trotzdem: Der Motor hatte für damalige Zeiten ein wahnsinniges Drehmoment; ab 3000/min ging nämlich die Post ab. Startschwierigkeiten hatte ich praktisch nie. Der Geradeauslauf war vorbildlich, und um langgezogene Kurven ging die 3C – verglichen mit den damaligen Japanern – wie auf Schienen. Bei 128 000 Kilometern wurde der Zylinder ausgeschliffen, neue Kolben kamen rein, und nach dieser Teilüberholung lief sie auch den Rest unserer gemeinsamen sieben Jahre einwandfrei. Ich stieg dann auf eine BMW um, besitze die Laverda aber immer noch: Sie ist mir ans Herz gewachsen.

Ein Tip noch: Leute, die kurvenreiche Strecken lieben, unter 1,80 Meter messen und weniger als 80 Kilogramm wiegen, sollten eine 1000er Laverda lieber vergessen, denn es grenzt an Schwerstarbeit, den dicken Dreizylinder über längere Zeit durch enge Kurven zu bewegen.

Heinrich Ertl, Mühlheim

Im Jahre 1990 habe ich mir eine Laverda 3C, Baujahr 1977, mit einer Laufleistung von 42 000 Kilometern gekauft. Der Motor hat also die um 180 Grad gekröpfte Kurbelwelle. Ich habe ihn damals komplett zerlegt, weil ich das Fahrzeug von Grund auf restaurieren wollte. Kolben und Zylinder befanden sich noch innerhalb der Toleranzangaben, das Laufbild war sehr gut. Der Zylinderkopf jedoch war zweimal, quer zu den Ventilsitzen, gerissen, und die Ventildführungen mußten erneuert werden. Weil die Köpfe älterer Baujahre gern reißen, wurde einer von der 1000er SFC montiert, der problemlos paßt und sogar bleifreies Benzin verträgt. Dann gab es noch einen Satz neuer Kolbenringe und einen neuen Anlasserfreilauf, weil dessen Verzahnung merklich Spiel aufwies. Seit der Überholung wurden nur noch die Kupplungsbeläge gewechselt, und jetzt hat das gute Stück schon 70 000 Kilometer runter. Von Anfang an fahre ich die Laverda problemlos mit offenen Ansaugtrichtern und



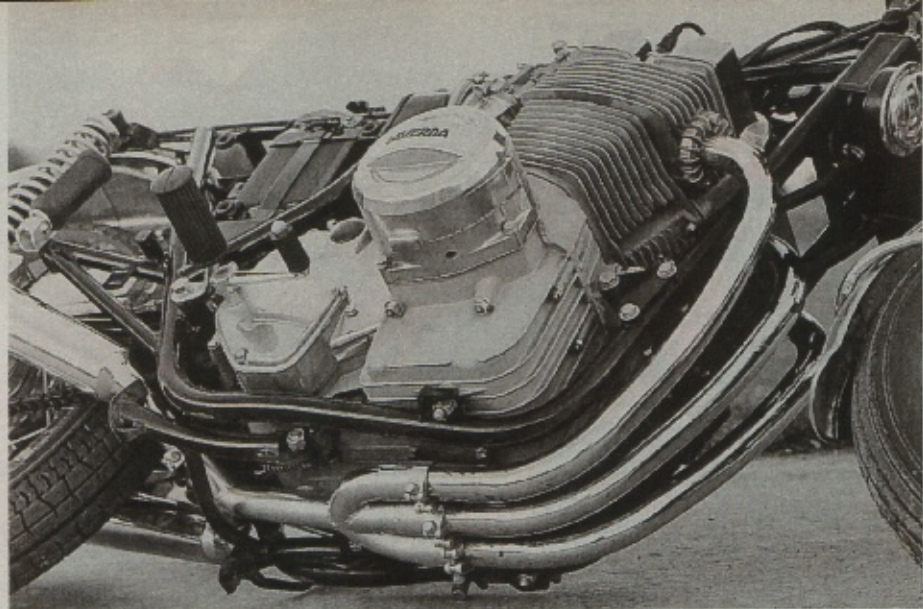
Die 3C von Martin Pletsch war zeitweilig gespalten im Kopf

145er Hauptdüsen. Man muß lediglich die Schwimmerkammern öfter reinigen, weil sich darin schnell Wasser sammelt. Spiegler Stahlflex-Bremsschläuche verbessern die Bremsanlage wesentlich, die besten Reifen heißen meiner Meinung nach A48 und M48 von Michelin. Die Ceriani-Gabel arbeitet am besten mit 5er Öhlins-Öl, die Original-Federbeine sollten gegen Konis getauscht werden, die mehr Ruhe ins Fahrwerk bringen. Bei 3000/min tritt starkes Schieberuckeln auf, verschwindet aber völlig nach Einbau einer Kennfeld-Zündanlage. Ersatzteilmäßig gibt es nach meinen Erfahrungen Engpässe bei Teilen wie Kotflügel und Schalldämpfer, weniger bei Verschleißteilen.

Martin Pletsch, Gemünden

Als erste größere Investition nach der Restaurierung meiner 3C, Baujahr 1976, habe ich die Zündung gegen eine Kennfeldanlage von Moto Witt getauscht. Trotz genauer Einstellung und Synchronisation der Vergaser und eigentlich optimaler Verbrennungsabläufe (Kerzengesicht) ließ sich nämlich keine stabile Leerlaufdrehzahl einstellen, und der Motor starb im Leerlauf öfter ab. Seit dem Umbau dreht der Motor im Leerlauf bei konstant 700/min, nebenbei verbesserte sich das Beschleunigungsverhalten, weil der Zündzeitpunkt sich kontinuierlich anpaßte. Danach habe ich die serienmäßigen Gußfelgen gegen Speichenräder von Witt getauscht, die neben der besseren Optik noch den Vorteil bieten, daß sie breitere, moderne Reifen tragen dürfen. Allerdings war die Eintragung nur in Verbindung mit Metzeler-Reifen möglich. Trotz der besseren Bereifung und des Austauschs der Serien-Federbeine gegen Koni pendelte das Fahrwerk über 180 km/h. Eine Kastenschwinge von Krüger & Junginger sowie ein Gabelstabilisator von Kern lösten dieses Problem. Eine weitere Schwäche ist in meinen Augen die mangelhafte Ölfilterung.

Ein grobmaschiges Sieb soll den Schmutz abhalten. Um die nicht zuletzt wegen dieser Unzulänglichkeit extrem kurzen Ölwechselintervalle (2500 Kilometer) zu verlängern, habe ich einen zusätzlichen Filter montiert. An die Stelle der vorderen linken Motorhalterung kam eine 15 Millimeter starke Alu-Platte, auf der außen ein Ölfilterflansch von VW (Teilenummer 056 115 417 8) verschraubt wird und an der innen über passend gebohrte Löcher und Einschraubgewinde die neu gefertigten Schläuche zum Ölkühler angeschlossen werden. Vom Ölkühler fließt das Öl jetzt durch den zusätzlichen Filter, bevor es zu den Schmierstellen gelangt. Nach 10 000 Kilometern mit dieser Verbesserung bin ich überzeugt, daß der Druck der Ölpumpe trotz dieses Umwegs ausreicht. Insgesamt halte ich die Laverda-Dreizylinder für sehr zuverlässig. Die älteren jedoch plagt ein grundsätzliches Problem: die ungenügende Leistung der Bosch-Lichtmaschine. Sie



Ausgestreckt: Lichtmaschine und Kurbelwellenstumpf mit hohem Sturzrisiko

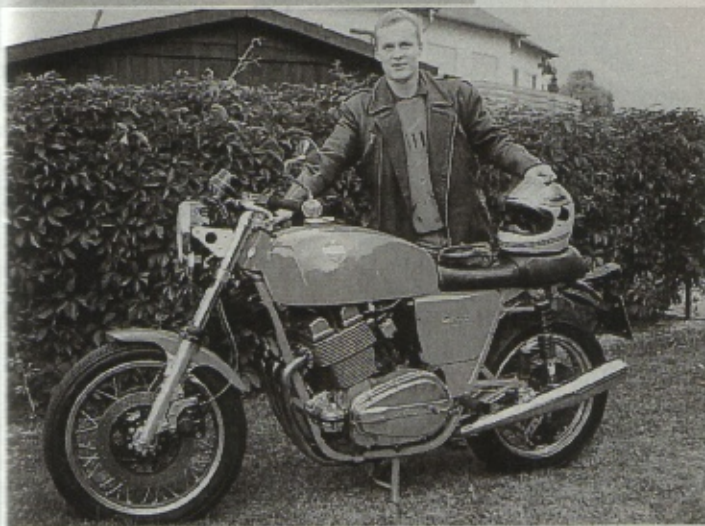
Gebrauchtkauf

Aber ohne Zweifel: In erster Linie ist das Fahrwerk unkomfortabel, sonst paßt's schon.

Überraschende Handlichkeit attestieren die meisten Fahrer dem je nach Ausführung mindestens 240 Kilogramm schweren Brocken. In sehr engen Kehren freilich findet er seine Grenzen, und bis zur letzten SFC gilt: 1000er Laverda fallen nicht von allein in Kurven, mit ihnen wollen Schräglagenwechsel noch erarbeitet sein. Die Lenkkopflager sollen ganz leicht eingestellt werden, fast an der Grenze zum Klappern. Und die Schwingenlagerung ist manchmal allzu tolerant, läßt sich aber praktisch nur durch Tausch der beteiligten Komponenten korrekt ausdistanzieren.

Die besten Reifen scheinen für diese Laverda von Metzeler zu kommen und heißen ME 33 für vorn und ME 99 oder M 1 für hinten. Wegen des hohen Maschinengewichts muß der hintere in VB-Ausführung mit verstärktem Gewebe geordert werden. Werden die jetzt freigegebenen Reifen aus dem Programm genommen, zeichnet sich ein Problem ab, weil derzeit kein Laverda-Importeur existiert, der neue Reifentypen für den flotten Dreier homologieren könnte.

Doch das ist zum Glück noch Zukunftsmusik. Was jedoch jetzt schon für die Dreizylinder-Diva gilt: Bei guter Pflege läuft sie zuverlässig wie ein Uhrwerk, freilich mit den für Puristen sympathischen Lebensäußerungen eines echten Urviechs. □



Gunter Kreuz verpaßte seiner 1000er einen ordentlichen Ölfilter

gibt, wenn die Serien-Zündanlage noch eingebaut ist, erst bei 4000/min Ladestrom an die Batterie ab. Das entspricht 120 km/h im fünften Gang. Mit der Kennfeldzündung erhöht sich die Lichtmaschinenleistung wegen einer mitgelieferten, zusätzlichen Ladespule von 125 auf 150 Watt. Weil ich den Stromverbrauch möglichst reduziere, etwa die Tachobeleuchtung abschalten kann und Ochsenblinker angebracht habe, fließt bei meiner Maschine ab etwa 2500/min Ladestrom an die Batterie. Damit läßt sich einigermaßen leben, wenn nicht dauernd Stadtverkehr angesagt ist.

Gunter Kreuz, Bonn

Fortschrittlich: dohc-Kopf mit Tassenstößeln und untenliegenden Shims

