

MOTORRAD



Erster Test **BMW F 650**

► **NEU** Schutzbrief für
Motorradfahrer

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?

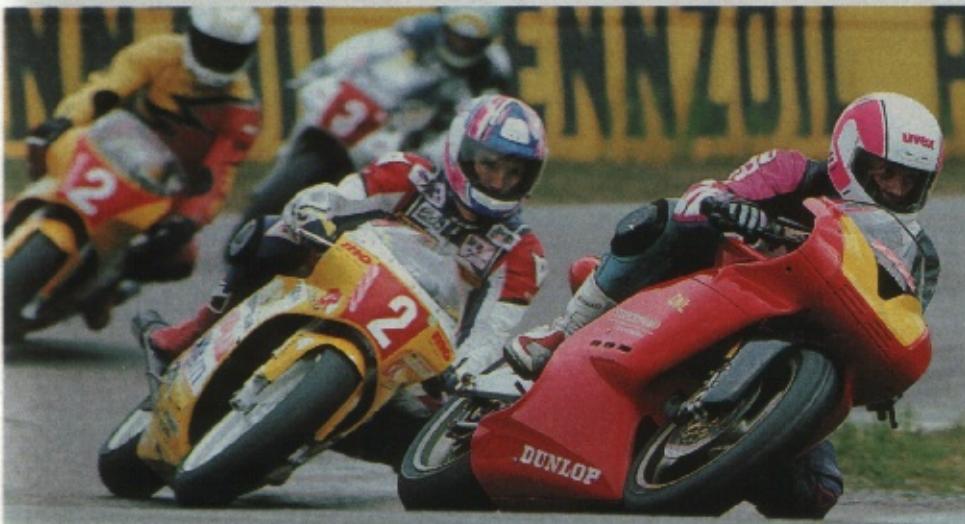




Drei satt: Die urigen, bis 1989 gebauten Laverda-Dreizylinder begeistern noch heute mit ihrer kernigen Leistungsentfaltung

102

TT-Kurs: Nach zehn harten Arbeitsjahren wird die alte TT 600 von Yamaha durch eine neue ersetzt. MOTORRAD testete **26** die 34-PS-Version



Wetten daß: Uno-Rotax oder Ducati Supermono? Handwerk oder High-Tech? Augsburg oder **134** Bologna? Wer hat bei den SoS die Nase vorn?



Der gute Ton: legaler Harley-Auspuff mit mehr Leistung und mehr Sound – ist **110** das möglich?

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 frönen an 30 Pässen ihrer Paß-Leidenschaft. Von Daniel Lengwenus

124 Schutzbrevier 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 Leserbriefe

101 Impressum

140 Vorschau

142 Letzte Seite

Joe Bar Team

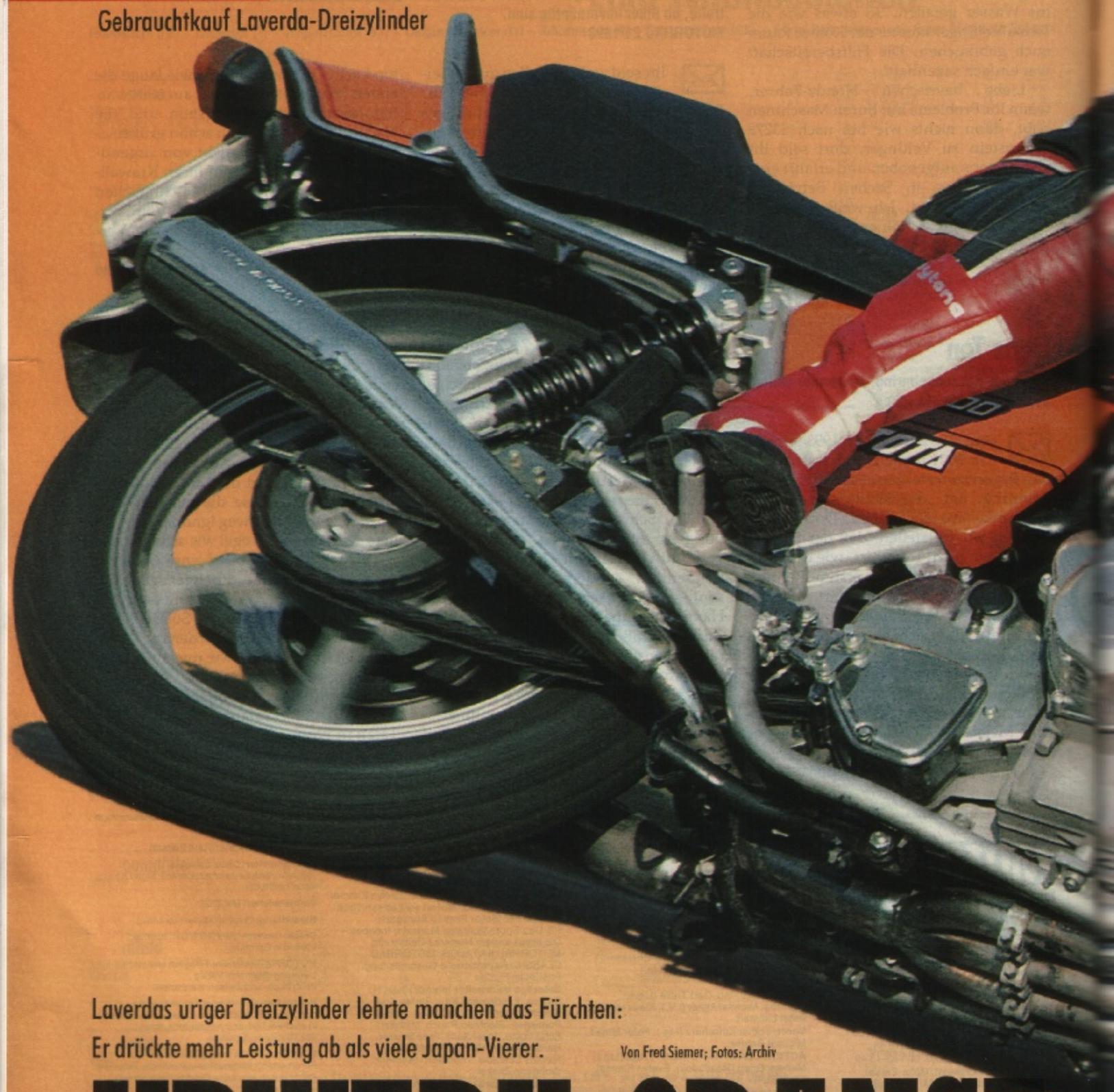
Titelfoto: fact

JGTCR TEAM



SERVICE

Gebrauchtkauf Laverda-Dreizylinder

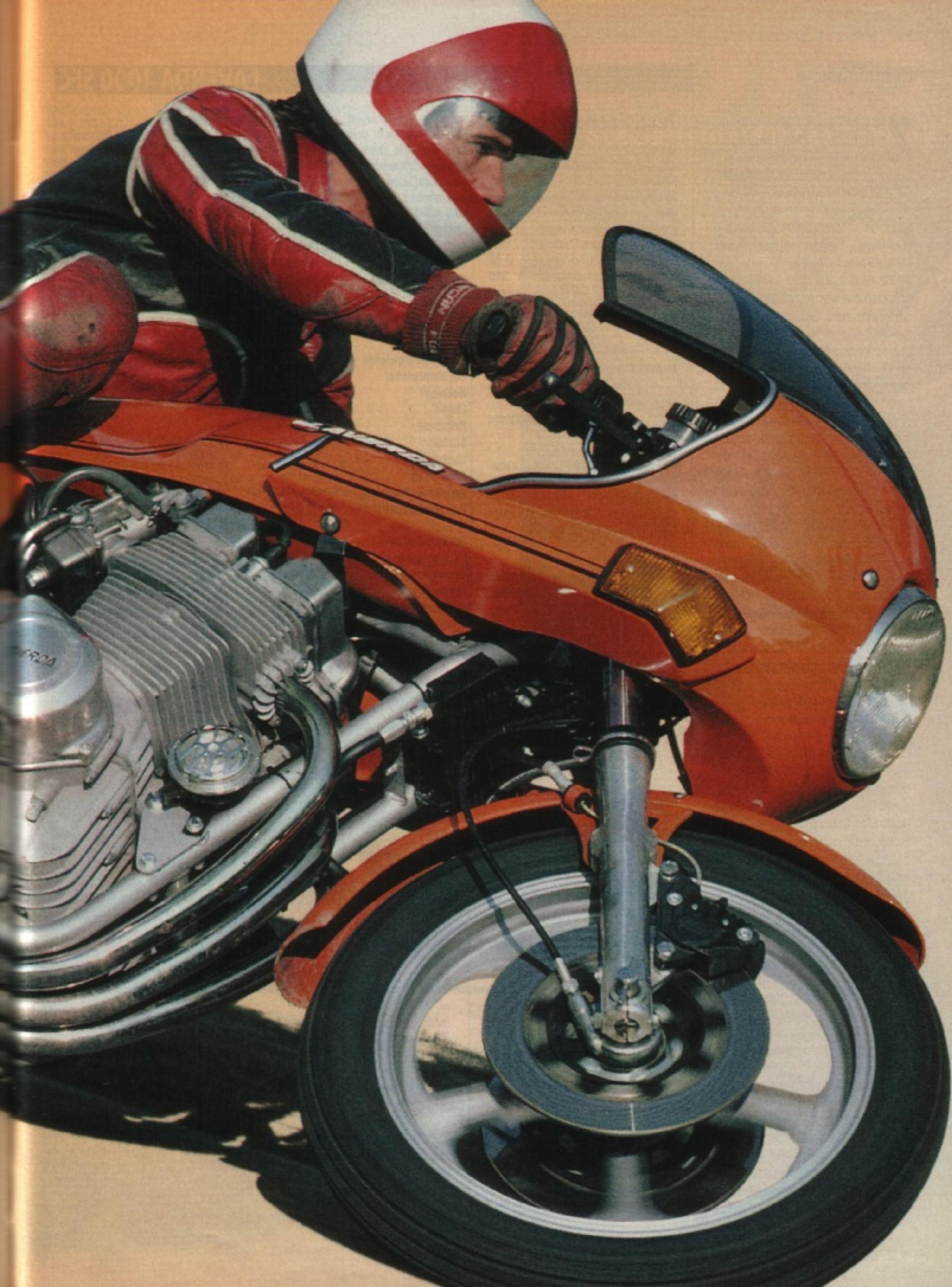


Laverdas uriger Dreizylinder lehrte manchen das Fürchten:

Er drückte mehr Leistung ab als viele Japan-Vierer.

Von Fred Siemer; Fotos: Archiv

URWERK ORANGE



Zeitlos 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 lächelte. 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 entenbürtige 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 Krafträder an, die höchstens formal Komfort-Zugestände 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 betätigtes 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

Primär antrieb über Triple-Kette, Mehrscheibenkopplung im Ölbad, kluengeschaltete Fünfganggetriebe, Sekundär antrieb über O-Ring-Kette.

Fahrwerk

Doppelscheibenrahmen 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

Felgengröße vorn 2,50 x 18
hinten 3,50 x 18

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

Maße und Gewichte

Lenkkopfwinkel 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/

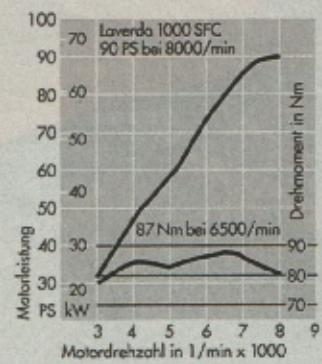
Champion N2C

Telegabelöl SAE 20 W 50

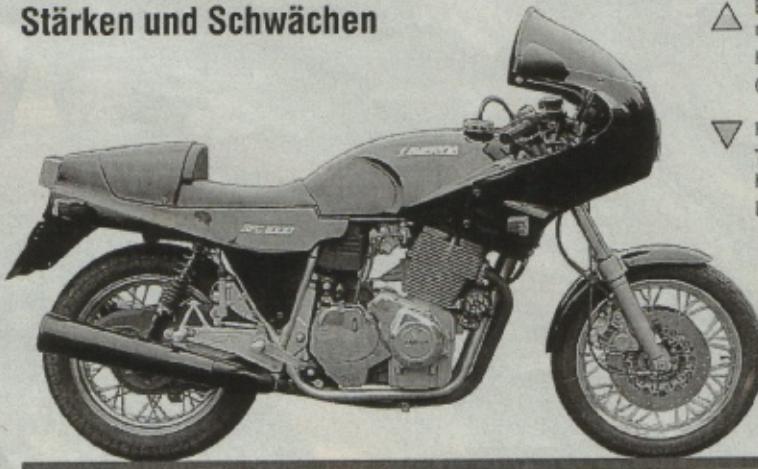
LAVERDA 1000 SFC

| | |
|--------------------------|---------------------|
| Füllmenge je Holm | |
| bei Neubefüllung | 360 cm ³ |
| und Wechsel | 360 cm ³ |
| 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 verbreit |



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 | Heft 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 | | |

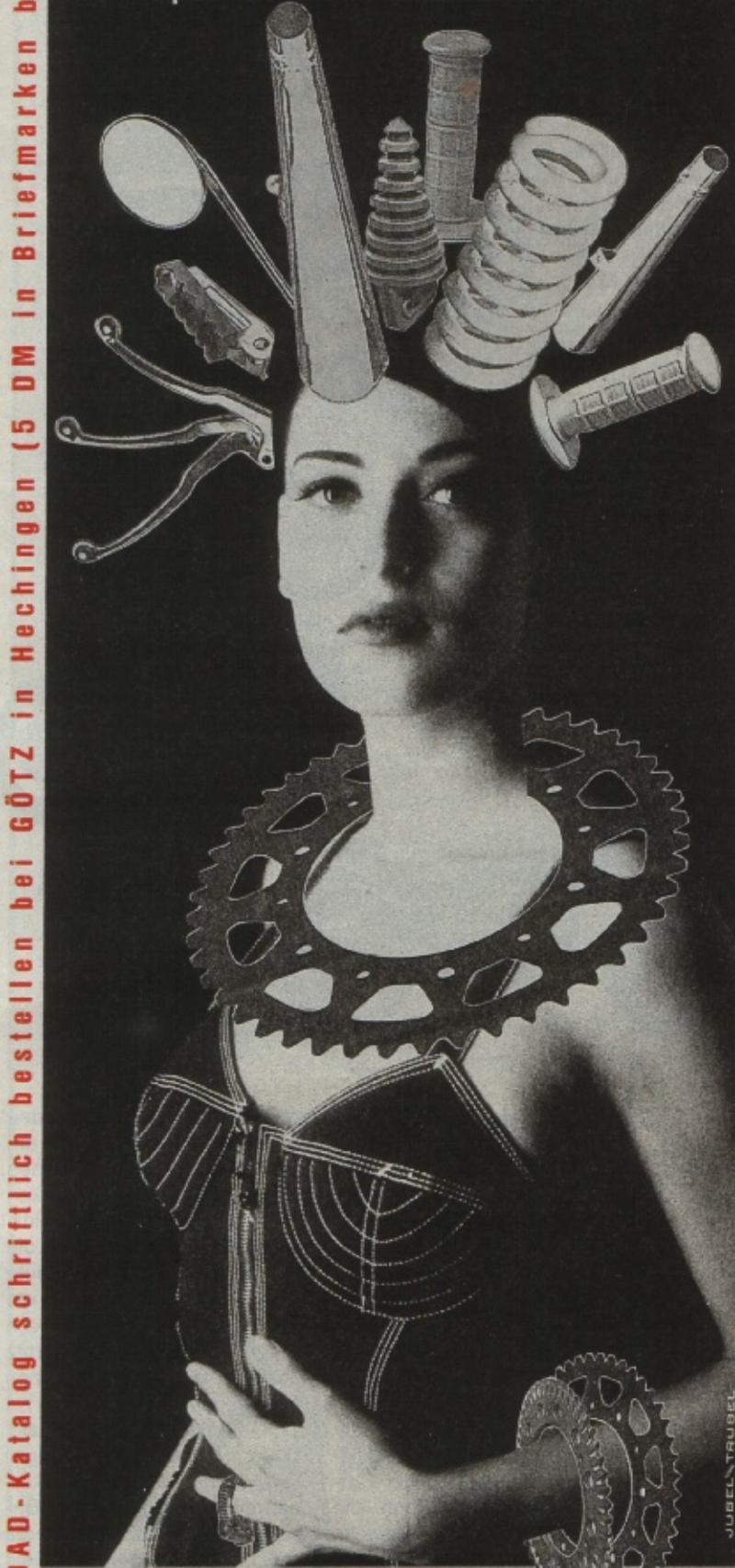
Bei unserer Abteilung Spezialverkauf, Telefon 07 11/1 82 12 29, können Sie die Berichte bestellen.

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.



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

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, Kopenhagenstr. 20; Düsseldorf, Graf-Adolf-Str. 41.

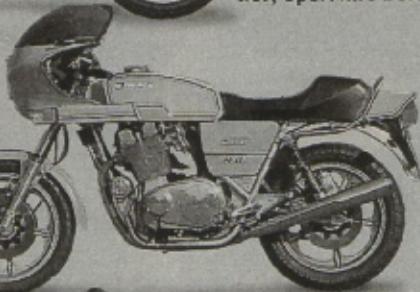


1975

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

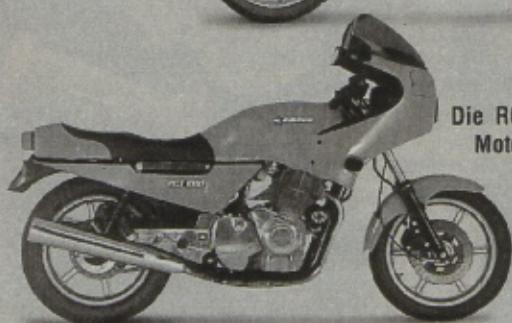
1981

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



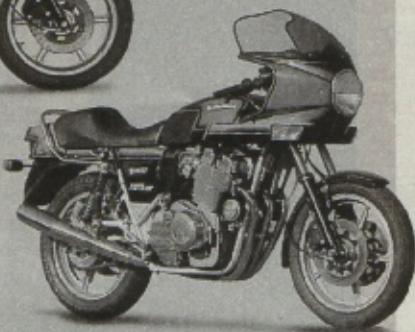
1982

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



1982

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



1988

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



Gebrauchtkauf

stärkeren Vibrationen ausmachen konnten, dies aber eine einfache 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 Olfangbleche der Kurbelwelle. Der Ölkühler kann sich ebenfalls zusetzen, Umbauten mit Ölfiltern außerhalb des Motors (siehe Leserfahrungen 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 Kuppelung 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 Nendrehzahl 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 erhitzen 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 Kopf 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 akkurate 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 elte die Laverda wegen geringeren Nachlaufs etwas wackeliger hinterher, und ausgerechnet das neue Triebwerk schmälerete 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.

Leserfahrungen

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 verstören. Eine schnelle Synchronisation mittels Einsteuhr 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

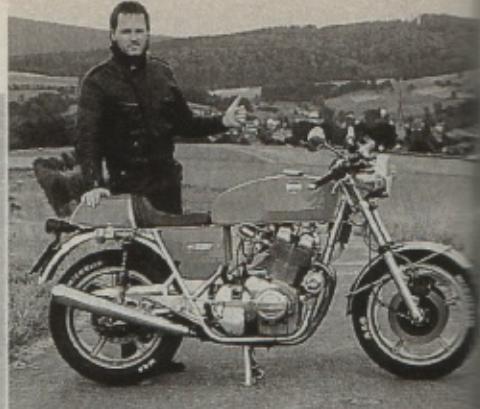
Im März 1981 kaufte ich meine Laverda 3C, Baujahr 1975, mit nachgewiesen 95 000 Kilometern auf dem Buckel. Die Maschine sah damals furchterregend aus, der Vorbesitzer muß von Beruf Kultschmied oder ähnliches gewesen sein.

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, Möllheim

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 Ventilführungen 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



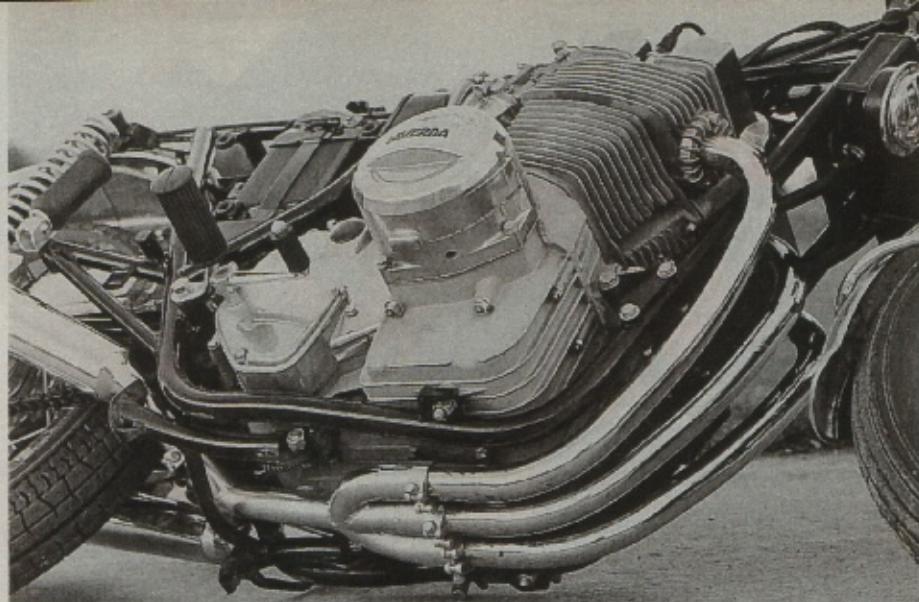
Die 3C von Martin Pletsch war zeitweilig gespalten im Kopf

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 Ohlins-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 (Teile-Nummer 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



Gunter Kreutz 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 Kreutz, Bonn

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 Schräglagewechsel 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. □

Fortschrittlich: dohc-Kopf mit Tassenstößen und unterliegenden Shims

