

MOTORRAD

Die kostbarsten Motorräder der Welt

**MV Agusta
GP 1100**

29600 Mark

**Münch 1200
TTS-E**

25760 Mark

**Van Veen
OCR 1000**

28198 Mark



**Motorradreifen-Test
mit Kaufberatung**

**Werkstätten-Test
Suzuki und Yamaha**

MEIN TAGEBUCH

Traumberuf oder Fronarbeit?	3
------------------------------------	----------

IM BLICKPUNKT

Die teuersten Motorräder der Welt	
Trio Infernal	6

TECHNIK UND TEST

Fahrbericht Triumph Bonneville 750 und Tiger 750	
Zwillinge aus England	16

Reifentest (1)	
Der schwarze Markt	22

25 000 Kilometer-Langstrecken- test Laverda 1000-3C	
--	--

Schnell, hart aber pflegebedürftig	36
---	-----------

Test intern	
Test Hercules MK 2	48

Gedrosselter Herkules	50
------------------------------	-----------

MOTORRAD-Technik: Fahrwerk- konstruktion	
---	--

Fahrwerkkonstruktion und Antriebsprobleme beim Gespann	87
---	-----------

RATGEBER

Werkstättentest (2)	
Zwischen Prunk und Hinterhof	56

BRIEFE

Leser über ihre Motorräder, Impressum	
109	

Leser über MOTORRAD	
110	

DIE REPORTAGE

Treffpunkt Daytona	
Crazy Horsepower Saloon	112

Comic: Treffpunkt Daytona	
Ruhe sanft	108

MAGAZIN

Zündapp-Doppelboxer K 800	
Edle Rasse	122

Nachrichten	126
--------------------	------------

Tourentip	
------------------	--

Hessenschau	128
--------------------	------------

Namensänderung bei Hercules	
-----------------------------	--

Sachsappeal	130
--------------------	------------

Bücher	
--------	--

DVR-Aktionen 1978	
-------------------	--

Partner-Spiele	135
-----------------------	------------

Besser fahren	
---------------	--

mit Helmut Dähne (5)	
----------------------	--

Typen-Lehre	136
--------------------	------------

SPORT

Superbike-Rennen in den USA	
-----------------------------	--

Einliter-Super	138
-----------------------	------------

Bill France-Story	
-------------------	--

Familien-Imperium	142
--------------------------	------------

Sponsoren im Rennsport (2)	
----------------------------	--

Nolan	
-------	--

Gut behütet	144
--------------------	------------

Ducati-TT-Rennmotor	
---------------------	--

Spezialkur in Manchester	146
---------------------------------	------------

Sportjournal: 3. Lauf zur deutschen Gelände-Meisterschaft	
--	--

in Dahn	
---------	--

1. Lauf zur deutschen Straßen- meisterschaft in Kassel-Calden	
--	--

1. Lauf zur deutschen Moto Cross- Meisterschaft in Ottenbach	
---	--

148	
------------	--

Riecker-Trial-Montesa	
-----------------------	--

Prediger-Stuhl	158
-----------------------	------------

Sport-Stenogramm	
------------------	--

Grand Prix von Österreich	
---------------------------	--

Wachablösung	162
---------------------	------------

Grand Prix von Frankreich	
---------------------------	--

Wo bleibt Sheene?	168
--------------------------	------------

Moto Cross WM 125 cm ³	
-----------------------------------	--

Belgien	
---------	--

Rond-Schlag	170
--------------------	------------

VORSCHAU

LETZTE

MELDUNGEN

174



Die Laverda 1000-3 C mußte über 25 000 Kilometer ihre Zuverlässigkeit beweisen. Seite 36



Der Name Bill France gilt in den USA als Markenzeichen im Motorsport. Seite 142



Den schönsten Veteranen sucht MOTORRAD in einem großen Wettbewerb. Seite 122

Schnell, hart, aber pflegebedürftig

Die 1000er Laverda, ein ungewöhnlicher Dreizylinder mit 980 cm³, hinterließ nach dem Dauertest einen gemischten Eindruck. Der Teufel saß im Detail.

In MOTORRAD 8/1975 entdeckte der Test der Laverda 1000-3C mit dem Absatz: „Wir jedenfalls haben uns von der großkalibrigen Signora so überzeugen lassen, daß wir sie gekauft haben.“ Ein Langstreckentest war also fällig, um diese Investition voll auszuschöpfen. ▷



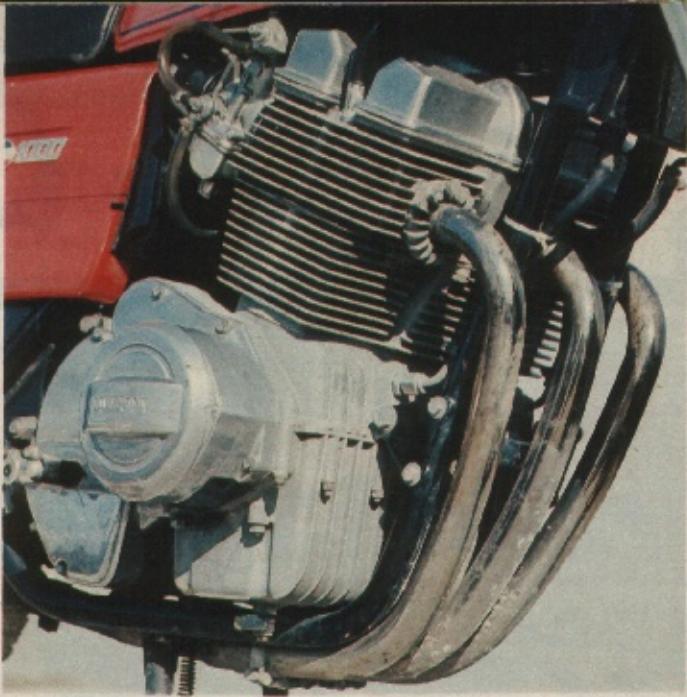
Die Laverda 1000-3C ist ein typisch italienisches Motorrad: Hart gefedert und rot lackiert

TECHNIK UND TEST

25 000 Kilometer- Langstreckentest Laverda 1000-3 C

Die Testmaschine wurde regulär vom damaligen Importeur Bühler gekauft. Inspektionen wurden ausschließlich beim Stuttgarter Vertragshändler Sturm vorgenommen. Die Testabteilung machte selber keinen Finger krumm.

Doch allem Anschein nach war dies ein Fehler. Die Laverda zeigte solche Schwächen, daß der begründete Verdacht nahelag, eine Mon-



tagsmaschine erwischt zu haben, die überdies noch unglücklich gewartet wurde. Je zweimal ein Totalausfall der Elektrik, undichte Zylinderkopf- und Fußdichtungen und eine defekte Kupplung waren reichlicher Anlaß zum Ärger.

Beim Wechsel des Importeurs (neuer Importeur wurde die Firma Detlev Louis in Hamburg), klappte es dann schließlich: Die alte Maschine kam nach Italien und vom dortigen Auslieferungslager wurde eine neue Ma-

Foto: Schweb
**Der Dreizylinder zeigte
bis zum Testende stets
gute Fahrleistungen**



Was die 25 000 Kilometer mit der Laverda 1000-3C kosteten

km-Stand	Ausgeführte Arbeiten	Ersatzteile	Ver-schleiß-teile/Öl	Arbeitslohn	km-Stand	Ausgeführte Arbeiten	Ersatzteile	Ver-schleiß-teile/Öl	Arbeitslohn
500	1. Inspektion Rücklichtbirne erneuert	2,80			17 900	Auspuff-Mittelstück ausgetauscht Ölwechsel drei Zündkerzen gewechselt H4- und Rücklichtbirne erneuert	74,45	22,25	32,-
1 000	Tankdeckel-Dichtungsgummi erneuert	Garantie			18 350	neue Tachowelle neuer Metzeler-Reifen	19,50	13,50	
2 000	2. Inspektion Bosch Abschalt-Relais eingebaut	Garantie	22,25	96,-	18 945	Ritzel vorn Kettenrad hinten eine Kette neue H4-Birne	19,50	49,- 72,- 115,-	48,-
2 400	Gaszug erneuert	11,65			20 890	6. Inspektion vorn und hinten neue Metzeler-Reifen hintere Nockenwellenlager erneuert drei neue Zündkerzen zwei neue Silentblocks (Auspuff) Auspuffkrümmer geschweißt zwei Satz Bremsbeläge vorn	18,40	253,- 27,- 13,50	64,-
2 680	Zahnkranzträger erneuert Batterie geladen	Garantie			23 540	neuer Metzeler-Reifen hinten eine Tachowelle eine Drehzahlmesserwelle	19,50 19,50	138,-	
4 800	Metzeler Hinterradreifen montiert		138,-				656,05	1643,25	608,-
7 000	3. Inspektion Luftfilterkasten erneuert (gerissen) ein Radlager hinten	17,- 11,70	22,25	112,-					
9 994	4. Inspektion		22,25	128,-					
	Luftfilterkasten erneuert Reflektor erneuert Metzeler-Reifen aufgezogen neue Kopfdichtung neue Fußdichtung ein Satz Bremsbeläge vorn neue Kette	17,- Garantie 25,10	253,- 32,- 115,-						
10 250	drei neue Luftstutzen à 9,- zwei Ölkühlerschläuche ein Kupplungszug ein Gaszug Zylinderkopf nachgezogen	27,- 13,50 19,50 11,65		32,-					
12 612	neue Batterie eine H4-Birne	147,- 19,50							
13 500	Luftfilterkasten erneuert neuer Kupplungszug	17,- 19,50							
15 100	5. Inspektion Elektrik-Schaden behoben eine neue Diode Metzeler Hinterradreifen	12,-	22,25 138,-	64,-					
Gesamtkosten									
Arbeitslohn									
Verschleißteile									
Ersatzteile									
Benzinkosten (Testverbrauch 6,9 L/100 km)									
Ölkosten exkl. Ölwechsel (Testverbrauch 0,7 L/1000 km)									
Summe									
Inspektionen wurden durchgeführt bei Willy Eckel, Messeler Straße 73, 6100 Darmstadt-Arheiligen, Telefon: 0 61 51 / 3 17 36									

schine zu einem zweiten Dauertest-Anlauf herbeigekarrt. Als Vertragswerkstatt erkor MOTORRAD den Betrieb des Darmstädter Meisters Willy Eckel, der auf Italiener eingeschworen ist.

Auf den ersten 5000 Kilometern zeigte sich, daß immer noch einige Kleinigkeiten korrigiert werden mußten: Ein gequollener Dichtgummi vom Tankdeckel verschloß die Tankentlüftung, der Gaszug riß am Rohrbogen nach dem Griff und im Zahnkranzträger am Hinterrad ließen zwei Lager aus. Die Distanzschubse war zu kurz und so wurden die beiden Lager durch die Achse gedrückt.

Daß aber auch einige Teile der Firma Bosch über Italien

wieder ins Ursprungsland reimportiert werden können, die nicht einwandfrei sind, zeigte der Elektroschaden bei Kilometerstand 2000: Die Maschine sprang nach dem Abstellen kaum mehr an, das Relais des killswitch-Schalters (Zündungsausschalter) sperrte den neuerlichen Stromfluß.

Motor: ständiger Ölverlust

Nach Einbau eines neuen Relais trat dieser Defekt nicht mehr auf. Übrigens: Das defekte Relais ist normalerweise ausschließlich in die Amerika-Ausführung eingebaut, das neue war die reguläre Europa-Version.

Kurz vor der ersten Inspektion blieb der Motor in gleichmäßigen Abständen schlagartig stehen. Doch der Fehler war schnell gefunden, er ist zu typisch für eine verstopfte Tankbelüftung.

Trotz peinlich-genauer Einhaltung der Drehmomentwerte beim Nachziehen von Zylinder und Kopf kam es nach der zweiten Inspektion zu starkem Ölaustritt zwischen Zylinder und Kopf. Und weil der Meister Eckel gleich dabei war, erneuerte er auch die Fußdichtung. Nach 250 Kilometern wurde sorgfältig nachgezogen. Fazit: Der Motor blieb bis zum Testende dicht.

Im Motor selbst wurden noch die Lagerböcke der

hinteren Nockenwelle erneuert. Der mittlere Lagerbock hatte einen großen Lunker (Hohlraum im Guß) in der Lagerstelle, so daß die beiden äußeren überbelastet wurden und Riefen bekamen. Mit neun Mark pro Bock wurde der Fehler jedoch behoben.

Um den Motor herum mußte einiges gemacht werden; so gingen drei Luftfilterkästen zu Bruch, sie rissen durch die unvermeidlichen Vibratoren ein. Beim vierten Mal war kein neuer Kasten auf Lager und deshalb wurde der alte mit Polyester verstärkt.

Beim Nachziehen der neuen Dichtungen wurden die Faltenbalg-Ansaugstutzen zwi-

▷

TECHNIK UND TEST

25 000 Kilometer- Langstreckentest Laverda 1000-3 C

schen den Vergasern und dem Luftfilterkasten auch erneuert, sie waren teilweise altersbrüchig und eingerissen. Auch die Gewebe-Gummischläuche zum Olkühler waren porös und wurden gewechselt.

Die in kurzer Folge (bei 17 900 und 20 890 km) verschlissenen und ausgetauschten Zündkerzen wurden auf die hohe Betriebsspannung der kontaktlosen Zündung zurückgeführt. Die Kerzen zeigten am Rand der Mittelelektrode überdurchschnittlichen Abbrand.

Die viermal in der Tabelle auftauchenden Bowdenzugsschäden (zwei Gas- und Kupplungszüge) hatten ihre Ursache in der schlechten Verlegung mit engen, scheuernden Bögen.

Verschleiß nach 25 000 Kilometer

Zylinderbohrung (alle Angaben in mm)

Einbaumaß 75,000–75,018		Verschleißgrenze 75,075	
Zylinder	1	2	3
oben	75,019	75,010	75,032
Mitte	75,025	75,029	75,022
unten	75,001	75,010	75,000

Kolben

Einbaumaß 74,930–74,920

Kolben	1	2	3
oben	74,825	74,790	74,807
Mitte	74,901	74,841	74,887
unten	74,949	74,898	74,924

Kolbenring Nutenspiel

Einbaumaß 1. Ring 0,014–0,028 2. Ring 0,012–0,026

Kolben	1	2	3
1. Ring	0,17	0,11	0,20
2. Ring	0,05	0,05	0,06

Ventilschäfte

Einbaumaß 7,00–6,99

Zylinder	1	2	3
Einlaß oben	6,990	6,995	6,990
unten	6,990	6,995	6,999
Auslaß oben	6,990	7,000	7,000
unten	6,990	7,000	6,995

Ventilführungen

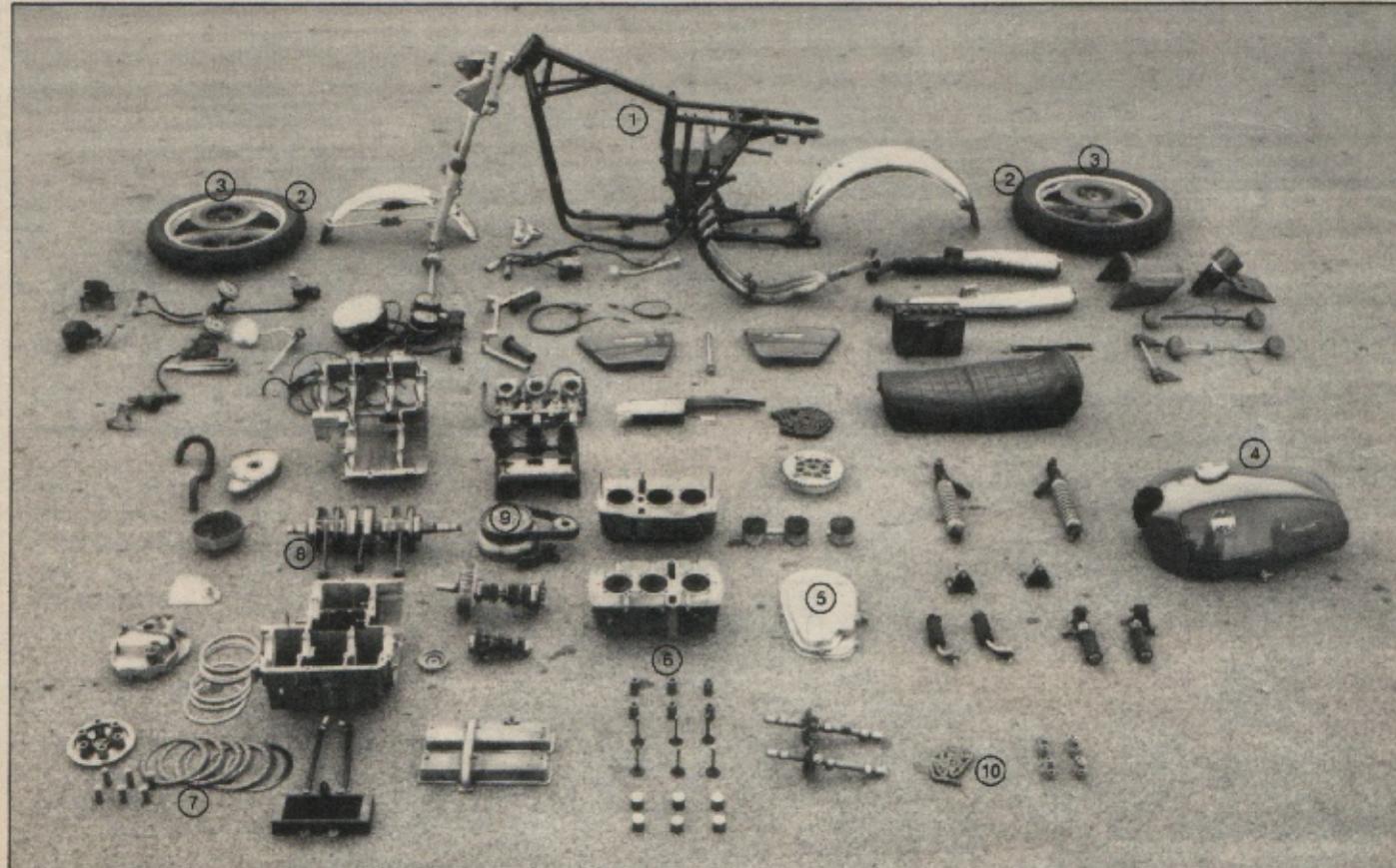
Einbaumaß Einlaß 7,012–7,03 Auslaß 7,035–7,055

Zylinder	1	2	3
Einlaß	7,050	7,045	7,050
Auslaß	7,055	7,050	7,055

Kupplungslamellen

Einbaumaß 3,0 Verschleißgrenze 2,0 Istmaß 2,8–2,9

Foto unten: Der Rahmen zeigte trotz der zwei Winter erstaunlich wenig Rostfraß ①. Auch die gegossenen Vorder- und Hinterräder waren ohne Salzfraß ②. Rifen fanden sich an den gegossenen Bremsscheiben, die nach einer Nacht im Freien zu Rostansatz neigten ③. Der Lack von Tank und Sitzbankhöcker müßte poliert werden ④. Der polierte Primärdeckel und die Vergaserbatterie hatten Oxydationsspuren vom Wintersalz ⑤. Zylinder, Kolben und Ventile waren an der vom Werk empfohlenen Verschleißgrenze, wurden jedoch nach MOTORRAD-Erfahrungen noch mal eine 25 000 Kilometer-Distanz durchhalten ⑥. Die Kupplung war wie neu ⑦. Alle Lager der Kurbelwelle wiesen normale Lagerluft auf, die Lagerschale des linken Hauptlagers hatte durch Bearbeitungsrückstände beim Zusammenbauen tiefe Rillen ⑧. Primär- und Steuerkette müßten gewechselt werden ⑨ und ⑩.



1900 Berlin 12, Zweirad-Sport-Technik, Beck GmbH, Kneipenbeckstraße 97, Tel. 030 / 3 13 99 99
Westkreuz 24, Tel. 200 / 5 53 20 80
2000 Hamburg 76, Motorradhaus Peter, Wandsbeker Chaussee 9/1a, Tel. 040 / 25 48 05
2351 Bielefeld-Neumünster, Karsten Kracht, Bonebuttel Damm 158, Tel. 0521 / 21 04 43
2303 Weyhe, Dietrich Bartisch, An der Wende 4, Tel. 0521 / 80 42 29
2940 Wilhelmshaven, C. Schmidt, Inh. Werner Nölle, Rheinstraße 92, Tel. 04421 / 4 03 36
3010 Barsinghausen, R. Cord Necke, Osterende 22, Tel. 0511 / 66 56 22
3078 Stolzenau, Jürgen Schmitzler KG, Schmitzler-Lindstraße 20, Tel. 0511 / 21 20
3417 Welsberg 1, Jörgen Lüthel, Zweiradfahrzeuge, Liegenvorwerkstraße 2, Tel. 05872 / 4 91
3500 Kassel, Helmut Eberlein, Leipziger Straße 201, Tel. 0561 / 81 69 91
3552 Wetter, Philipp Eichelsbeck, Münzburger Straße, Tel. 05602 / 56 44
4000 Düsseldorf, Hubert Hahne, Hoffeldstraße 14/16, Tel. 0211 / 66 56 22
4040 Neuss 22, Speck, Georg Drewe, Auf den Stöcken 99, Tel. 02121 / 28 62
4060 Düsseldorf, Hans Winkler, Am Lichtenberg 27, Tel. 0211 / 66 56 22
4100 Duisburg 14, Rolf Rott, Jägerstr. 134, Tel. 02135-20704
4200 Essen 7, Hubert Hahn, Motorsport F.C., Friedens-Ecke Straße 61/63, Tel. 0201 / 23 41 45
4350 Recklinghausen-Heckenhörn, Zweirad Wegmann, Hochstrasse 62, Tel. 02301 / 66 31 01
4400 Münster, Werner Dobbelin, Warendorfer Straße 46, Tel. 0251 / 3 52 75
4500 Osnabrück, Adlers & Papenf. Iburger Straße 24, Tel. 0541 / 5 24 32
4600 Dortmund-Wambel, Manfred Rutenbeck KG, Hochstraße 25, Tel. 0231 / 59 60 29
4630 Bischleben, MCR Motorradcenter, Universitätsstraße 94, Tel. 0231 / 33 01 90
4650 Göttingen, Manfred Rutenbeck, Schillerstraße 65, Tel. 0239 / 49 25 27
4700 Hamm, R. Junker KG, Münster Straße 22, Tel. 02381 / 3 25 97
4730 Ahlen-Westfalen, Geschwister Hartings, Hans-Sachs-Straße 23, Tel. 02382 / 27 21
4750 Paderborn, Motorrad-Baumüller, Dr. Röng-Damm 114, Tel. 05251 / 4 05 49
4830 Gütersloh, Zweirad-Center, Wilfried Bensert, Herzebrocker Straße 198, Tel. 05241 / 1 34 50
5000 Köln 1, Wolfgang Leichter, Engelbertstraße 48, Tel. 0221 / 24 05 99
5110 Alsdorf-Hangen, Hans Peters, Jülicher Straße 61, Tel. 0241 / 4 37 55
5120 Wiedenbrück, Willy Willems, Zuckerröste 10, Tel. 0242 / 3 00
5210 Trierdorf, Peter Heuser, Frankfurter Straße 81, Tel. 0241 / 7 81 46
5238 Hachenburg, Hachenburger Zweirad-Center, Paul Mertens, Dehlinger Weg 4, Tel. 02620 / 15 31
5450 Neuwied, Auto-Pattath, Engerser Landstraße, Tel. 02631 / 2 57 31
5510 Saarburg-Burg, Hans Dörken, Klemmerstraße 25, Tel. 06881 / 22 25
5561 Oberöflingen, Friedhelm Wiesner, Grünstraße 48a, Tel. 06872 / 43 70
5628 Wellingen, Wulf Kehnberg, Grubenstraße 4, Tel. 06872 / 4 04 42
5690 Seligenstadt 11, Kraemer, Mersheimer Straße 266, Tel. 06122 / 33 34 62
5840 Schweinfurt 3 (Willigst.), H. W. Prinz GmbH, Rose Haus, Ecke Backstraße 10, Tel. 09304 / 7 35 06
5900 Siegen 21 (Wiedenbrück), 1. Fuß, Breite Straße 22, Tel. 0271 / 4 29 38
5920 Bad Berleburg, Witten und Weber, Buderusweg 15, Tel. 02791 / 30 00
5970 Plettenberg, Wolfgang Eieroff, Bödekinghausen Weg 9, Tel. 02391 / 5 19 09
6082 Mordelshausen-Waldorf, K. & A. Paul, Nordhafen 20, Tel. 06105 / 56 45
6100 Düsseldorf, H. Knatz, Frinkenweg 6, Tel. 02157 21 47
6114 Bensberg, Auto-Dillmann, Münchingerstr. 10, Tel. 02157 / 34 72
6200 Wiesbaden, Motorrad-Schöck, Nerosstraße 16, Tel. 0611 / 30 91 30
6302 Freidrichsdorf, Tel. Gottfried Wölke, Bahnhofstraße 5, Tel. 06179 / 58 73
6507 Ingelheim/Rhein, Drei-Rad-Shop, F. u. H. Hartmann, Altenstrasse 4-6, Tel. 06132 / 23 73
6601 Saarbrücken-Eppelheim, Harald Hennemeyer, Beitringer Straße 59, Tel. 06893 / 15 72
6701 Mainz, Klaus Dittner, Hauptstr. 11-13, Tel. 06132 / 5 64 61
6831 Reutlingen, Gerhard Kärtke, Industriestraße 1, Tel. 07121 / 67 00
6900 Siegen, Zweirad-Shop Fischer, Hauptstr. 14 a, Tel. 0271 / 49 07
6900 Stuttgart 50, Alfred Bajohr, Hofener Straße 90a, Tel. 0711 / 56 79 70
7000 Schorndorf, Uwe Mild, Göppinger Straße 21, Tel. 0711 / 7 38 02
7115 Weilheim/Tauber, Karl Hartmann, Schleicherstraße 1, Tel. 07124 / 5 00
7115 Neustadt in Odenwald, Karl Wolfarth, Haus Nr. 4, Tel. 07142 / 81 38
7201 Weilheim, Johann Röther, Untere Hauptstraße 13, Tel. 07141 / 7 38 02
7315 Weilheim/Tauber, Karl Hartmann, Schleicherstraße 1, Tel. 07124 / 5 00
7400 Ingolstadt, S. Kölbel, Hauptstr. 12, Tel. 072431 / 44 85
7500 Pfaffenhausen, Motorrad-Thomas, Münchener Straße, Tel. 07231 / 3 63 19
7700 Singen/Hoh., Otto Wagner, Steingasse 18, Tel. 07731 / 2 48 70
7812 Bad Krozingen, Zweirad-Shop Werner, Bässler Straße 11, Tel. 07633 / 43 02
7858 Weil/Rhein - Friedberg, Klaus Renner, Friedberg 5 (E-Vektor-Hallenstraße), Tel. 07601 / 1 21 35
7900 Ulm, Uli Munder, Frankl, Br. 80, Tel. 0711 / 6 85 32
8000 München 15, Bayern-Motor, Wagner, Prannerstr. 10, Tel. 089 / 67 55 87
8072 Ingolstadt, Ullmann, Schillerstr. 90, Tel. 0841/52954
8135 Böcking bei Starnberg, Günther Wolf, Dachauer Straße 61, Tel. 089/21 / 1 22 42
8181 Ingolstadt, Alfons Rittscher, Weidelsiedlung 11, Tel. 089/21 / 32 25
8259 Ortenburg, Motorrad-Mallhammer, Marktplatz 21, Tel. 089/42 / 6 70
8454 Schnaittach, Motorrad-Schweizer, Ambergser Straße 22, Tel. 09222 / 24 02
8502 Heimbrechts, Hermann Peetz, Münchberger Straße 35, Tel. 09222 / 50 79
8670 Högl, Fa. Otto Giesenhofer, Vorstadt 6, Tel. 09231 / 26 42
8736 Wörzburg, Racing-Shop, Inh. Wolfgang Breunig, Werner von Siemens-Straße 54, Tel. 0931 / 27 10 50
8729 Schweinfurt, K.W. Schmid, Böcking 15, Tel. 09731 / 8 56 15
8750 Aschaffenburg, Siegfried Burchard, Gießstraße 39, Tel. 09321 / 2 27 91
8851 Schretthausen, Motorrad-Dommerling, Kreisstrasse 11, Tel. 09201 / 26 37
8901 Kempten, Motorrad-Finkl, Landsberger Straße 41, Tel. 09231 / 28 54
8961 Sulzberg, Motorradhaus Wenzel Giesenhofer, Bahnhofstraße 20, Tel. 09276 / 3 25
Lüneburg, Ettelbrück, Garage Kohlvelter S.r.l., 102 Av. Kennedy, Tel. 09252 / 8 17 97

TECHNIK UND TEST

25 000 Kilometer Langstreckentest Laverda 1000-3C

Schon bei 9994 Kilometern war die erste Kette fällig, die Lebensdauer der zweiten war noch kürzer. Grund war jedoch nicht schlechte Pflege, sondern bei der 78 PS-Laverda 1000-3C ist die $\frac{5}{8}$ mal $\frac{3}{8}$ Zoll-Rollenkette, Marke Regina-Extra, einfach überfordert. Eine japanische Kette neuester Machart mit Gummiringen zwischen den Laschen würde diesem italienischen Hinterradantrieb besser passen.

Ärger gab es auch zweimal mit dem Auspuff-Mittelstück der Drei-in-zwei-Auspuffanlage. Durch ungenaue Fertigung verspannte sich das Hosenrohr bei der Montage, und das mittlere Rohr riß durch die Vibrationen zweimal ab. Beim zweiten Mal wurde es jedoch nicht erneuert, sondern in der richtigen Lage spannungsfrei zusammengeschweißt.

Ein versteckt verlegtes, blankgescheuertes Kabel brachte einen zweiten Totalausfall der Elektrik. Die Fehlerquelle wurde aber dank der ungeschützt verlegten Kabel relativ schnell gefunden.

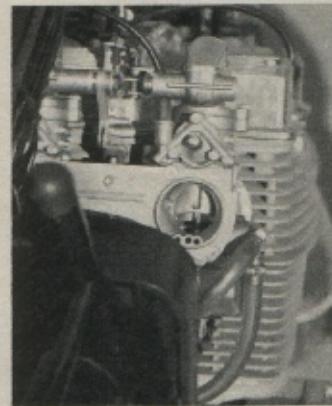
Im großen und ganzen hinterließ der Motor auf den 25 000 Test-Kilometern keinen schlechten Eindruck. Was störte, waren die Kleinigkeiten.

Bei Ausfahrten, egal wie weit oder wohin, ist ein gewiefter Elektriker als Begleitpersonal schier unentbehrlich. Denn welcher Normalfahrer findet ohne Fachmann oder Hilfsmittel schon ein defektes Abschaltrelais, eine defekte Diode oder ein blankgescheuertes Kabel?

Sicher könnte etwas mehr Liebe im Detail und eine Qualitätskontrolle wirkungs-



Das Bordwerkzeug der Laverda 1000-3C ist reichhaltig und von guter Qualität. Sogar eine Ölkanne fehlt nicht



Links: Zwischen Luftfilterkasten und Vergaser mußten die Gummifaltenbälge gewechselt werden, der Gaszug riß zweimal



Rechts: Der abschließbare Tankdeckel ist notwendig, weil der serienmäßig montierte, federbelastete Schnappverschluß keine Tankrucksackauflage zuläßt

Meßwerte Laverda 1000-3C

Beschleunigung	T*	VT**	LT***
0- 60 km/h	2,3 s	2,0 s	2,1 s
0- 80 km/h	3,4 s	2,9 s	3,0 s
0-100 km/h	4,7 s	4,1 s	4,4 s
0-120 km/h	6,3 s	5,4 s	5,8 s
0-140 km/h	8,2 s	7,4 s	7,8 s
0-160 km/h	11,0 s		10,8 s
Höchstgeschwindigkeit			
mit zwei Personen	185,9 km/h		183,7 km/h
solo aufrecht	191,2 km/h	194,3 km/h	190,4 km/h
solo liegend	209,4 km/h	208,2 km/h	207,8 km/h

* Test ** Vergleichstest *** Langstreckentest

Verbrauch

Superbenzin

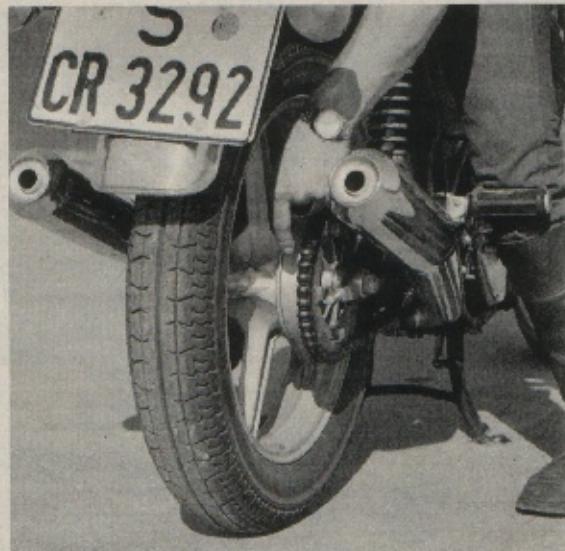
Autobahn, Schnitt ca. 130 km/h	8,5 L/100 km
Landstraße, Schnitt ca. 90 km/h	6,5 L/100 km
Testverbrauch	6,9 L/100 km
Maximalverbrauch	9,5 L/100 km
Minimalverbrauch	5,4 L/100 km
Ölverbrauch	0,7 L/1000 km
Reichweite	189-333 km
Tankinhalt	18,5 Liter

TECHNIK UND TEST

25 000 Kilometer- Langstreckentest Laverda 1000-3 C

voll Abhilfe schaffen. Aber bei den Italienern zählten die Zusatzaggregate schon immer zu den Nebensächlichkeiten. Bei den neuen Laverda wurden die Inspektionsintervalle auf 5000 und 10 000 Kilometer angehoben, was für das Vertrauen der Familienfirma Laverda in ihr Produkt spricht. Darauf verringern sich auch die in der Tabelle ausgedruckten Kosten ganz erheblich.

Beim Zerlegen des Motors zeigte sich kein überdurchschnittlicher Verschleiß. Obwohl sich in einigen Fällen die gemessenen Werte von Kolben und Zylinderbohrung zu über großem Spiel (nach Werksempfehlung) addierten, würde der Motor



Im Zahnkranz am Hinterrad brachen die Lager zusammen, da die Distanzbuchse zu schmal war und beim Anziehen wurden die Lager durch die Hinterachse gedrückt

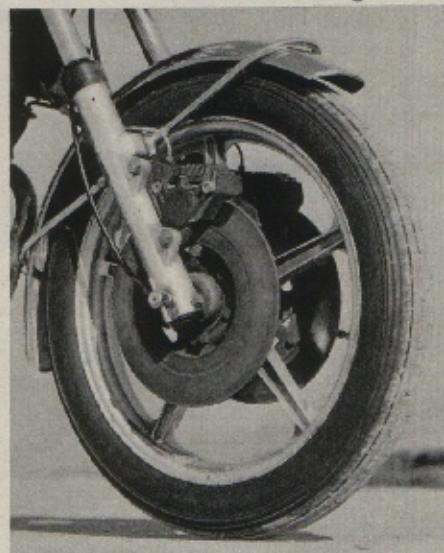
nach Meinung der MOTOR-RAD-Tester noch mal 25 000 Kilometer halten.

Ein sich steigerndes, mechanisches Motorengeräusch wurde nicht bemerkt,

und die Fahrleistungen ließen nicht zu wünschen übrig: Die Laverda ging mit langliegendem Fahrer immer über 200 km/h.

Das Fahrwerk der Testma-

Die Brembo-Doppelscheibenbremse verlangt nach einer kräftig zupackenden Hand. Ihre Bremsscheiben sind rostanfällig



schine war eine kleine Motorbank. Nur hartgesottene Fahrer fanden's gemütlich. Sänten bauten die Italiener noch nie, wenn man von den großen Guzzi einmal absieht, und hart aber ehrlich

Nikotin 0,8 mg, Kondensat 13 mg (Durchschnittswerte nach DIN)



Marlboro

Der Geschmack von Freiheit und Abenteuer.

Leserfahrungen erwünscht

Mit diesem 25 000 km-Test wollen wir die Umfrageserie unter unseren Lesern weiterführen, die sich an alle Langstrecken-Tests anschließt. Teilen Sie uns Ihre Erfahrungen mit der Laverda 1000-3C mit. Wir werden unsere und Ihre Kritik mit den verantwortlichen Technikern diskutieren und das Ergebnis des Gesprächs in MOTORRAD veröffentlichen.

1. Warum haben Sie die Laverda 1000-3C gekauft?
2. Wurden Ihre Erwartungen erfüllt?
3. Welche Probleme haben sich im Fahrbetrieb ergeben und sollten ausgeräumt werden?
4. Sind Sie mit Ihrer Werkstatt und mit der Ersatzteillieferung zufrieden?
5. Würden Sie dieses Motorrad noch einmal kaufen?

Bitte senden Sie Ihre Antworten in knappen Sätzen auf einer ausreichend frankierten Postkarte an die

Redaktion MOTORRAD
Kennwort: Laverda 1000-3C
Postfach 1042
7000 Stuttgart 1

lautet auch bei Laverda die Devise.

Deshalb war auch die Straßenlage der Testmaschine immer auf einem hohen Niveau. Zwar spürte der Fah-

rer einen abgefahrenen Hinterradreifen durch stärker werdende Bewegungen um die Längsachse in mittlerer Schräglage, doch zu gefährlichem Aufschaukeln führte dies nie.

Gewöhnungsbedürftig ist die schwergängige Lenkung, hervorgerufen durch eine spürbare Kopflastigkeit.

Die im Langstreckentest verwendeten Reifen waren ausschließlich Metzeler. Andere Laverda-Fahrer aus dem Leserkreis hatten mit dieser Bereifung schlechte Erfahrungen gemacht. Die Spurhaltung ließ zu wünschen übrig, und so schworen einige auf Dunlop TT 100.

Diese, einmal kurz bei der Testmaschine versuchsweise montierten Dachreifen, brachten deutliche Unruhe ins Fahrwerk.

Vorn wie hinten verlangen die Brembo-Scheibenbremsen nach energischem Griff. Der hohe Belagverschleiß ist auf die rostanfälligen Gußscheiben zurückzuführen. Bei der ersten morgendlichen Bremsung sorgt der Rost erst einmal für viel Belagabrieb. Bei Nässe

sprechen die Gußscheiben dafür besser an als nichtrostende mit hohem Chromanteil.

Nach zwei Wintern zeigte sich die Lackierung auf einem erstaunlich hohen Niveau: wenig Rostspuren an den Schweißstellen und einwandfreie Lackschicht an allen Rahmenrohren. Einzig die verchromten Teile wurden blaß und sind auch mit Politur kaum mehr zu retten.

Sicherlich ist die Laverda 1000-3C kein säuselndes, unproblematisches Motorrad. Diese große Italienerin ist eher ein Trimm-dich-Gerät für den harten Motorradfahrer, der etwas mehr vom Motorrad versteht, als er unbedingt braucht.

Ein guter Mann auf einer 1000er Laverda – das kann für weit mehr als 25 000 Kilometer eine optimale Kombination sein.

Franz Josef Schermer

