

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-Langstreckentest Laverda 1000-3C
Schnell, hart aber pflegebedürftig 36

Test intern 48

Test Hercules MK 2
Gedrosselter Herkules 50

MOTORRAD-Technik: Fahrwerk-konstruktion
Fahrwerk-konstruktion und Antriebsprobleme beim Gespann 87

RATGEBER

Werkstattentest (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 132

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 Straßenmeisterschaft in Kassel-Calden
1. Lauf zur deutschen Moto Cross-Meisterschaft in Ottenbach 148

Riecker-Trial-Montesa
Prediger-Stuhl 158

Sport-Stenogramm 160

Grand Prix von Österreich
Wachablösung 162

Grand Prix von Frankreich
Wo bleibt Sheene? 168

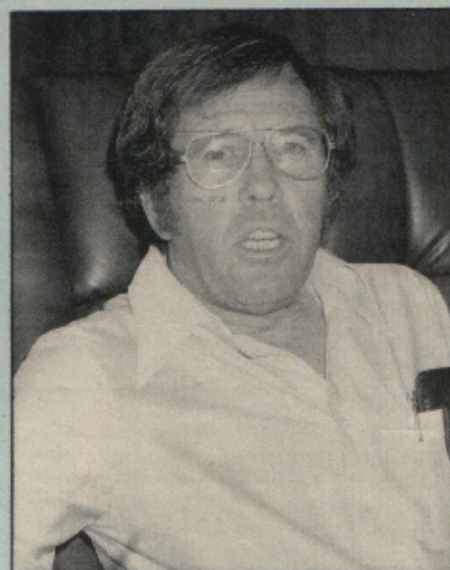
Moto Cross WM 125 cm³ Belgien
Rond-Schlag 170

VORSCHAU 172

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 endete 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-

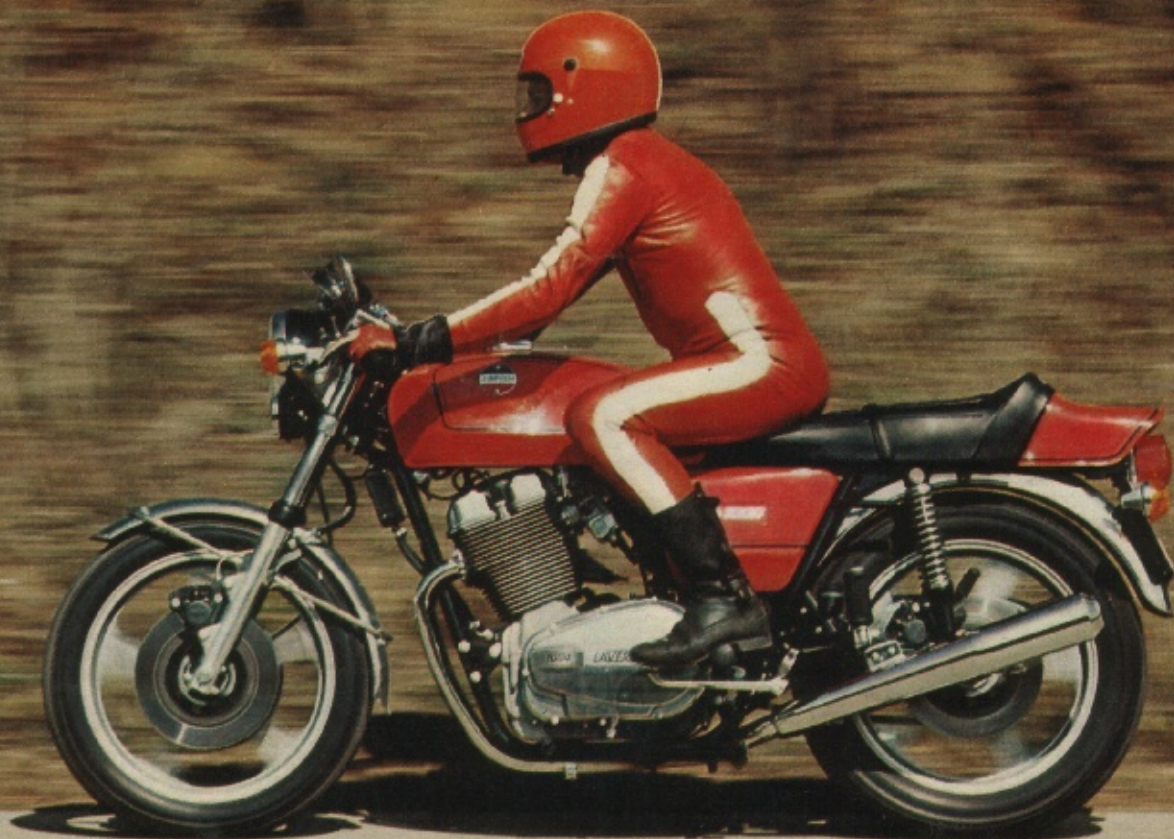


tagmaschine erwischt zu haben, die überdies noch unglücklich gewartet wurde. Je zweimal ein Totalausfall der Elektrik, undichte Zylinderkopf- und Fußdichtungen und eine defekte Kupplung waren reichlicher Anlaß zum Ärger.

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-

Der Dreizylinder zeigte bis zum Testende stets gute Fahrleistungen

Fotos: Schwab



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

km- Stand	Ausgeführte Arbeiten	Ersatz- teile	Ver- schleiß- teile/Öl	Arbeits- lohn	km- Stand	Ausgeführte Arbeiten	Ersatz- teile	Ver- schleiß- teile/Öl	Arbeits- lohn
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						13,50	
2 000	2. Inspektion Bosch Abschalt-Relais eingebaut	Garantie	22,25	96,-	18 350	neue Tachowelle neuer Metzeler-Reifen	22,30	19,50	138,-
2 400	Gaszug erneuert	11,65			18 945	Ritzel vorn Kettenrad hinten eine Kette neue H4-Birne		49,- 72,- 115,-	48,-
2 680	Zahnkranzträger erneuert Batterie geladen	Garantie					19,50		
4 800	Metzeler Hinterradreifen montiert		138,-		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		253,- 13,50	64,-
7 000	3. Inspektion Luftfilterkasten erneuert (gerissen) ein Radlager hinten	17,- 11,70	22,25	112,-			27,-		
9 994	4. Inspektion		22,25	128,-			18,40		
	Luftfilterkasten erneuert Reflektor erneuert Metzeler-Reifen aufgezogen neue Kopfdichtung neue Fußdichtung ein Satz Bremsbeläge vorn neue Kette	17,- Garantie 25,10	253,-		23 540	neuer Metzeler-Reifen hinten eine Tachowelle eine Drehzahlmesserwelle	64,- 19,50 19,50	64,-	138,-
10 250	drei neue Luftstutzen à 9,- zwei Ölkühlerschläuche ein Kupplungszug ein Gaszug Zylinderkopf nachgezogen	27,- 13,50 19,50 11,65		32,-			656,05	1643,25	608,-
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	64,-					
			138,-						
Gesamtkosten									
									608,-
									1643,25
									656,05
									1639,-
									155,75
									4702,05
Inspektionen wurden durchgeführt bei Willy Eckel, Messeler Straße 73, 6100 Darmstadt-Arheilgen, Telefon: 0 61 51 / 3 17 36									

schine zu einem zweiten Dauertest-Anlauf herbeigekarrt. Als Vertragswerkstätte 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 liefen zwei Lager aus. Die Distanzbuchse 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 kill-switch-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-genaue 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 Vibrationen 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 Ölkühler waren porös und wurden gewechselt.

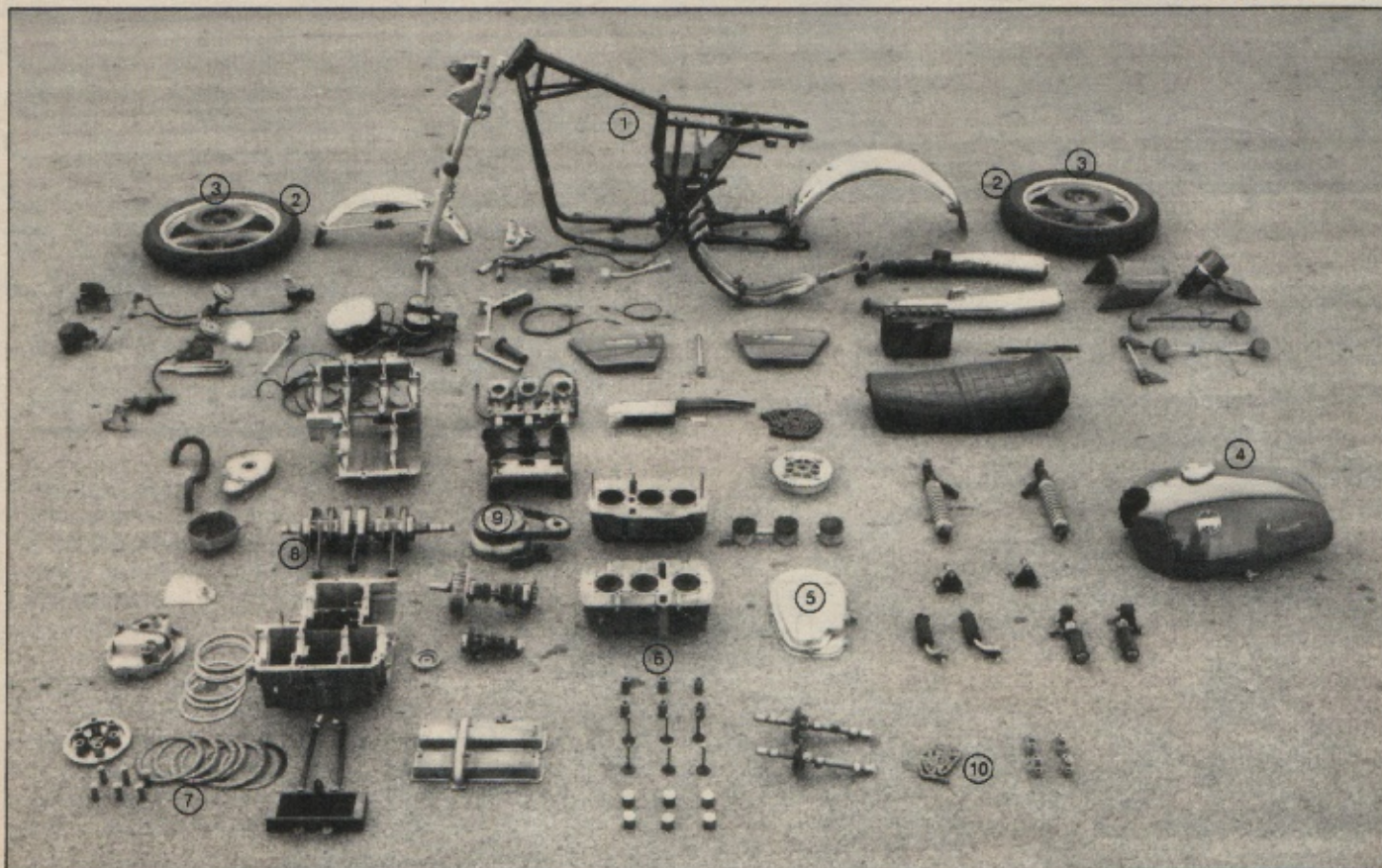
Die in kurzer Folge (bei 17 900 und 20 890 km) verschlissenen und ausgetauschten Zündkerzen wurden auf die hohe Betriebsspannung der kontaktlosen Zündung zurückgeführt. Die Kerzen zeigten am Rand der Mittelelektrode überdurchschnittlichen Abbrand.

Die viermal in der Tabelle auftauchenden Bowdenzugschäden (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. Riefen fanden sich an den gegossenen Brems scheiben, die nach einer Nacht im Freien zu Rostansatz neigten ③. Der Lack von Tank und Sitzbankhocker mußte 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, würden 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 Lager schale des linken Hauptlagers hatte durch Bearbeitungsrückstände beim Zusammenbauen tiefe Riefen ⑧. Primär- und Steuerkette mußten gewechselt werden ⑨ und ⑩.



TECHNIK UND TEST

25 000 Kilometer Langstreckentest Laverda 1000-3 C

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 Hinterradtrieb besser passen.

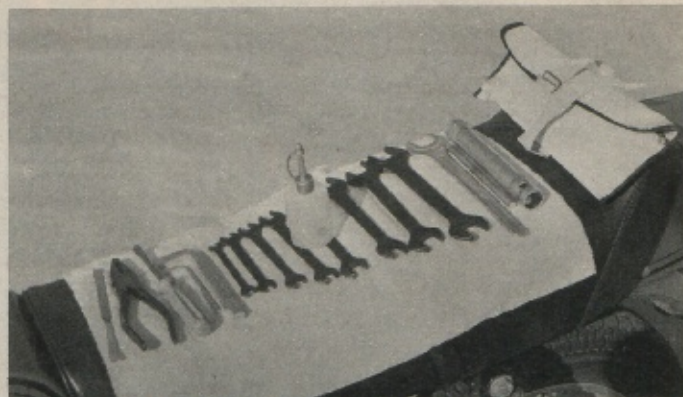
Ärger gab es auch zweimal mit dem Auspuff-Mittelstück der Drei-in-zwei-Auspuffanlage. Durch ungenaue Fertigung verspannte sich das Hosenrohr bei der Montage, und das mittlere Rohr riß durch die Vibrationen zweimal ab. Beim zweiten Mal wurde es jedoch nicht erneuert, sondern in der richtigen Lage spannungsfrei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

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

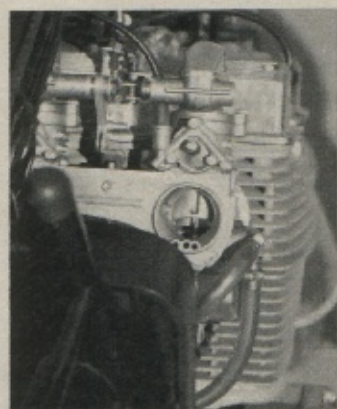
Im großen und ganzen hinterließ der Motor auf den 25 000 Test-Kilometern keinen schlechten Eindruck. Was störte, waren die Kleinigkeiten.

Bei Ausfahrten, egal wie weit oder wohin, ist ein gewiefter Elektriker als Begeleitpersonal 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 Tankrucksackaufgabe 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

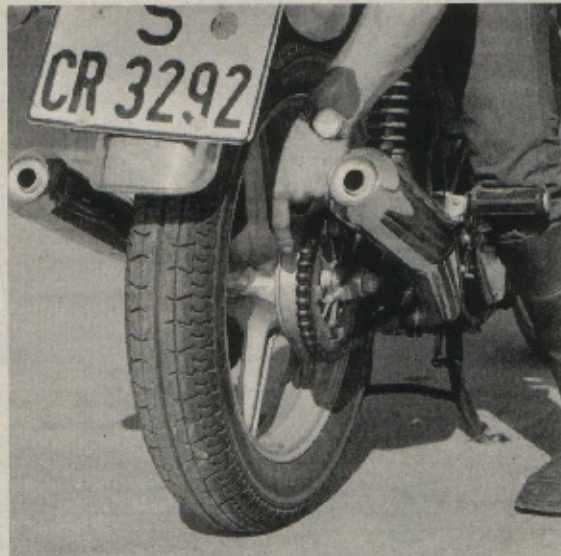
- 1000 Berlin 12, Zweirad-Sport-Technik, Beck GmbH, Knebelstraße 97, Tel. 030 / 3 13 93 93
 Weixstraße 24, Tel. 030 / 8 53 20 80
 2000 Hamburg 76, Motorradhaus Pinet, Wandsböcker Chaussee 36, Tel. 040 / 25 46 25
 2351 Bönningstedt-Neumünster, Karsten Kracht, Bönningstedter Damm 158, Tel. 04321 / 2 10 43
 2903 Weyhe, Dierich Bartsch, An der Weide 4, Tel. 0521 / 60 40 28
 2940 Wilhelmshaven, C. Schmidt, Inh. Werner Nülle, Rheinststraße 22, Tel. 04421 / 4 30 30
 3013 Barsinghausen 8, Gerd Necke, Osterende 22, Tel. 05435 / 3 67
 3078 Stolzenau, Jürgen Schmutzler KG, Schwaner Landstraße 20, Tel. 05711 / 21 70
 2417 Walsburg 1, Iobstium Luther, Zweiradwerkzeuge, Uteschwerder Straße 2, Tel. 05672 / 4 31
 3500 Kassel, Helmut Eberlein, Leipziger Straße 261, Tel. 0561 / 81 09 61
 3552 Wetter, Philipp Eichelbeck, Marburger Straße, Tel. 05643 / 66 44
 4000 Düsseldorf, Hubert Hahne, Hoffeldstraße 74/76, Tel. 0211 / 66 86 22
 4040 Neuss 22 - Speck, Georg Drewitz, Auf dem Stocken 36, Tel. 02182 / 28 62
 4060 Viernum, Horst Wenzke, Am Lichtenberg 27, Tel. 02195 / 1 91 11
 4100 Duisburg 14, Rolf Rott, Jägerstr. 134, Tel. 02135-20704
 4300 Essen 1, Hubert Hahne, Motorsport KG, Friedrich-Ebert-Straße 61/63, Tel. 0201 / 22 41 46
 4300 Recklinghausen-Hochlarmark, Zweirad Wrogmann, Hochlarmarkstraße 66, Tel. 02361 / 66 31 91
 4400 Münster, Werner Döbberler, Warendorfer Straße 44, Tel. 0251 / 3 52 78
 4500 Osnabrück, Aikens & Papernik, Iburger Straße 74, Tel. 0541 / 3 24 32
 4600 Dortmund-Wambel, Manfred Rutenbeck KG, Inchostraße 15, Tel. 0231 / 59 60 29
 4600 Bochum, MCR Motorradcentrum, Universitätsstraße 56, Tel. 0234 / 33 50 86
 4650 Gelsenkirchen, Manfred Rutenbeck, Schöne Straße 62, Tel. 0209 / 49 25 27
 4700 Hamme, R. Junker KG, Münster Straße 22, Tel. 02981 / 3 25 67
 4730 Ahlen-Westfalen, Geschwister Hartings, Hans Sachs-Straße 23, Tel. 02382 / 27 21
 4750 Paderborn, Motorrad-Baynbover, Dr. Ring-Gümm 114, Tel. 05251 / 4 66 49
 4830 Gütersloh, Zweirad-Center, Wilfried Benkert, Herzbrooker Straße 193, Tel. 05241 / 1 34 50
 5000 Köln 1, Wolfgang Teichert, Engelsteinstraße 44, Tel. 0221 / 24 85 05
 5110 Alisdorf-Hungen, Hans Peters, Jülicher Straße 61, Tel. 02651 / 4 31 15
 5160 Wollersheim, Willi Williams, Zuckerstraße 10, Tel. 02425 / 3 00
 5210 Troisdorf, Peter Heuser, Frankfurter Straße 81, Tel. 02241 / 61 46
 5258 Hachenburg, Hachenburger Zweirad-Center, Paul Mertens, Oehlinger Weg 4, Tel. 02560 / 15 31
 5450 Neuwied, Auto-Patrol, Engerer Landstraße, Tel. 02631 / 2 57 31
 5510 Saarburg-Berzig, Hans Dirwin, Kammfischer Straße 25, Tel. 06541 / 22 25
 5561 Oberöfflingen, Frühheide, Wiesens, Ortsstraße 46a, Tel. 06572 / 43 79
 5628 Heiligenhaus, Willi Karrenberg, Grubenstraße 4, Tel. 02126 / 1 24 40
 5690 Solingen 11, Kraemulder, Merscheider Straße 256, Tel. 02122 / 39 34 62
 5840 Schwerte 5 (Villigst), H. W. Prinz GmbH, Rote Haus Ecke Backstraße, Tel. 02334 / 7 26 06
 5900 Siegen 21 (Weidenau), I. Fuß, Breite Straße 22, Tel. 0271 / 4 29 36
 5929 Bad Berleburg, Witten und Wegler, Sudolnweg 18, Tel. 02751 / 30 30
 5970 Plettenberg, Wolfgang Pöhlert, Boeddinghauser Weg 9, Tel. 02371 / 5 19 09
 6082 Morfelden-Walldorf, K. & A. Pauli, Hauptstraße 20, Tel. 06708 / 56 45
 6102 Pfungstadt, H. Knatz, Frankenweg 6, Tel. 06127-21 47
 6124 Beerfelden, Auto-Dillmann, Mühlenthalstr. 10, Tel. 06068 / 24 22
 6200 Wiesbaden, Motorrad-Schärk, Nerostraße 16, Tel. 0621 / 35 91 30
 6382 Friedrichsdorf-Ta., Gottfried Wilke, Bismarckstraße 9, Tel. 06172 / 18 73
 6501 Ingelheim-Rhein, Drei-Rad-Shop, F. u. K. Hermans, Althengasse 4-6, Tel. 06332 / 23 73
 6601 Saarbrücken-Ensheim, Harald Hemmerling, Löwenberg Straße 51, Tel. 06302 / 15 72
 6781 Maxdorf, Klaus Diether Hauptstr. 13/13, Tel. 06237 / 75 47
 6831 Bellingden, Gerhard Kaleika, Industriestraße 2, Tel. 06205 / 76 64
 6920 Sinshelm, Zweirad-Shop Fischer, Hauptstr. 14 a, Tel. 07251 / 43 93
 7000 Stuttgart 50, Alfred Bajohr, Hofener Straße 90a, Tel. 0711 / 36 79 70
 7060 Schorndorf, Uwa Hild, Göppinger Straße 21
 7071 Heuchlingen, Motorrad Wust, Schöninger Straße 1, Tel. 07124 / 5 08
 7113 Neuenstein-Düffelsweiler, Karl Holzwarth, Kauk Nr. 4, Tel. 07342 / 81 38
 7201 Weilheim, Johann Rother, Untere Hauptstraße 13, Tel. 07141 / 7 36 62
 7218 Weilheim-Teck, Karl Heinemann, Rheinweg 3 u. 3, Tel. 07123 / 35 00 - 56 80
 7505 Ettlingen, S. Kolbel, Heintzer 12, Tel. 07243/1 44 85
 7530 Pforzheim, Motorrad-Gähme, Mannheimer Straße, Tel. 07231 / 3 0 16
 7700 Singen-Hell., Otto Wagner, Sie-Singer Straße 18, Tel. 07622 / 2 48 70
 7812 Bad Krozingen, Zweirad-Shop Werner, Baseler Straße 11, Tel. 07633 / 43 02
 7855 Weil-Rhein - Friedleben, Klaus Renner, Blauenweg 1 (Einfaßt Halbenstraße), Tel. 07851 / 2 21 55
 7895 Ulm, Gtz Müller, Finkler Str. 83, Tel. 0731 / 6 85 30
 8005 München 32, Bayern-Motor, J. Wagner, Prinzenerplatz 12, Tel. 369 / 67 55 67
 8075 Ingolstadt, Libanoni, Schillerstr. 90, Tel. 0941 5254
 8135 Bocking bei Starnberg, Günther Wolf, Max-von-Drauzenbowski-Straße 61, Tel. 089151 / 1 22 42
 8161 Inchenberg, Alfons Rillhalter, Waldriedburg 1, Tel. 08903 / 34 27
 8359 Ortenberg, Motorrad-Mallhammer, Marktplatz 21, Tel. 08942 / 4 70
 8454 Schnalzenbach, Motorrad-Schwemmer, Amanger Straße 22, Tel. 09262 / 34 62
 8652 Hohenbrechts, Hermann Preitz, Mühlbacher Straße 35, Tel. 09252 / 50 79
 8670 Hof, Fa. Gitta Geisenhofer, Vorstadt 6, Tel. 09291 / 26 45
 8700 Würzburg, Racing-Shop, Inh. Wilfr. Breuing, Alexander von Siemens-Straße 54, Tel. 0931 / 27 10 50
 8720 Schweinfurt, MV Motorrad-Sport, Ernst-Sachs-Straße 16, Tel. 09721 / 8 26 15
 8750 Aschaffenburg, Siegfried Burkhardt, Grotzbacher Straße 39, Tel. 09221 / 2 27 91
 8851 Schretzheim, Motorrad-Gemhardt, Kaspertanenberg 17, Tel. 0947 / 25 37
 8901 Kempten, Motorrad-Fink, Landsberger Straße 41, Tel. 08231 / 25 54
 8961 Sulzberg, Motorradhaus Wendelin Geisenhofer, Bahnhofstraße 20, Tel. 08276 / 3 75
 Luxemburg, Ehe-Bräu, Geste-Kohlwetter Str. 102, Av. Kennedy, Tel. 02152 / 8 11 97

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. Dadurch 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 übermäßigem Spiel (nach Werksempfehlung) addierten, würde der Motor

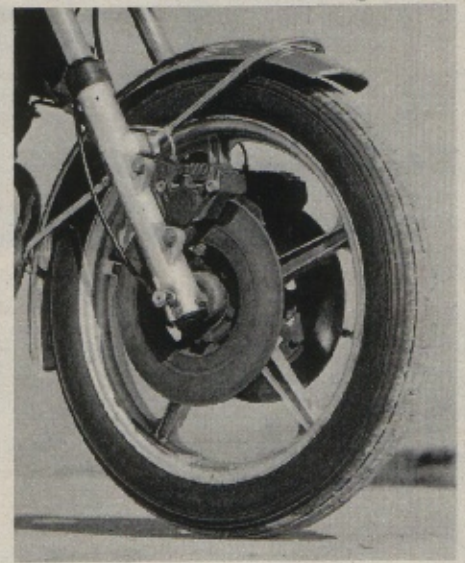


Im Zahnkranz am Hinterrad brachen die Lager zusammen, da die Distanzbuchse zu schmal war und beim Anziehen wurden die Lager durch die Hinterachse gedrückt

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

Ein sich steigendes, mechanisches Motorengeräusch wurde nicht bemerkt,

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



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

Das Fahrwerk der Testma-

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

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



Marlboro

Der Geschmack von Freiheit und Abenteuer.

Lesererfahrungen 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 schwuren 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 nicht-rostende 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

