

# RRS

Die neue  
Motorradzeitung

DM 2,50

E 3496 EX

Heft 7  
Ausgabe  
Juli 1975  
öS 20,-  
sfr 3,20



TT 1975  
1. Bericht

Kawasaki  
400

Test  
Laverda  
1000



Klacks

war auf der Isle of Man bei der TT und bei den Veteranen in Xanten



Horst Briel

berichtet über verschiedene Rennen – und zieht Schlüsse aus dem Deutschen Grand Prix



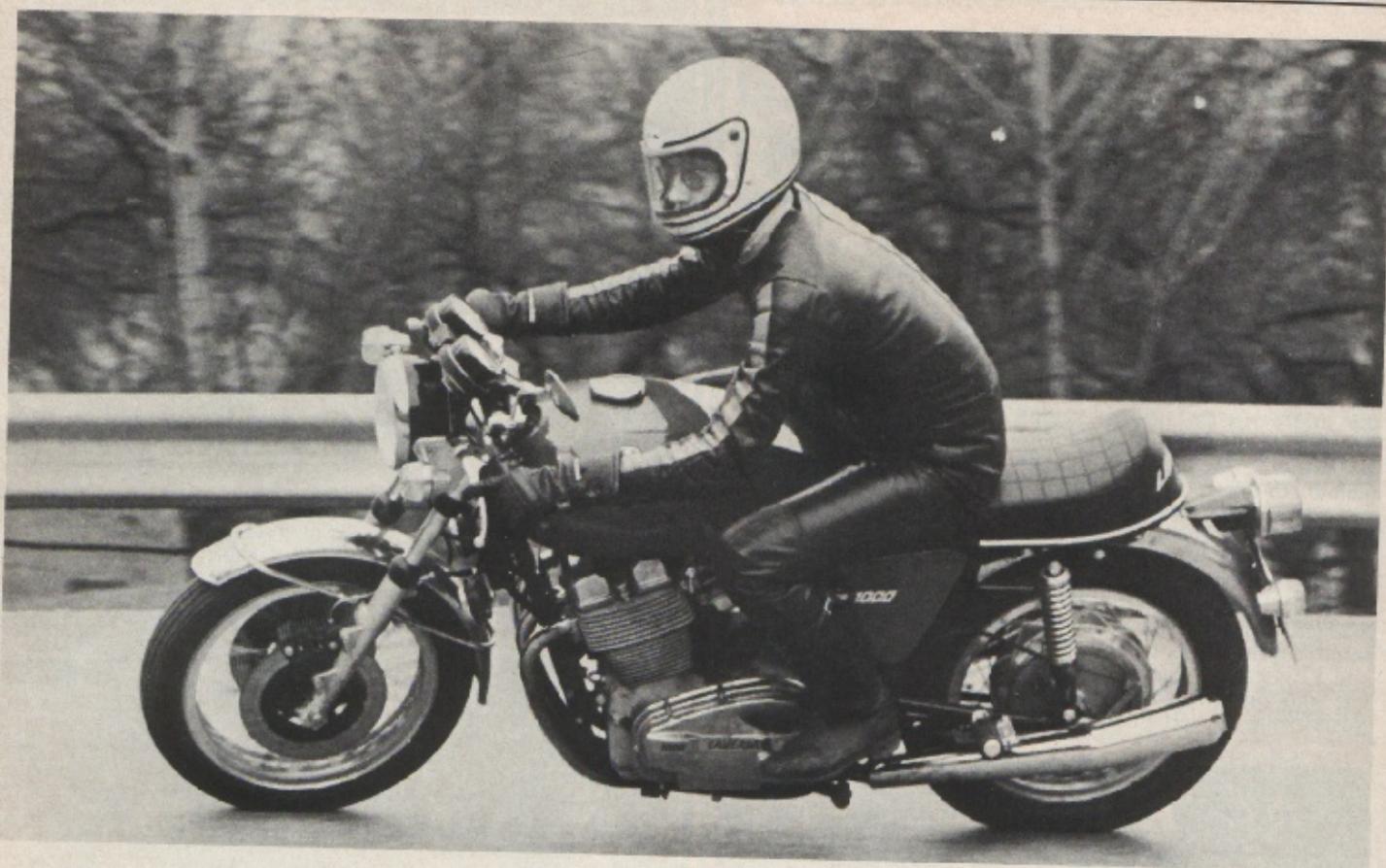
Sven

war in Schottland bei der „Olympiade der Trialfahrer“ – bei der berühmten Schottischen Sechstage-Fahrt



Inge Rogge

beschreibt eine schöne Wochenend-Tour über die Schwäbische „Ostalb“, wo es großartige Motorradstraßen gibt



# LAVERDA 1000

„Was lange währt, wird endlich gut!“ Ob dieser Spruch seine Berechtigung bei der schon seit Jahren in Entwicklung befindlichen und erwarteten Laverda 1000 hat, wollten wir in unserem Test herausfinden.

## Die Technik

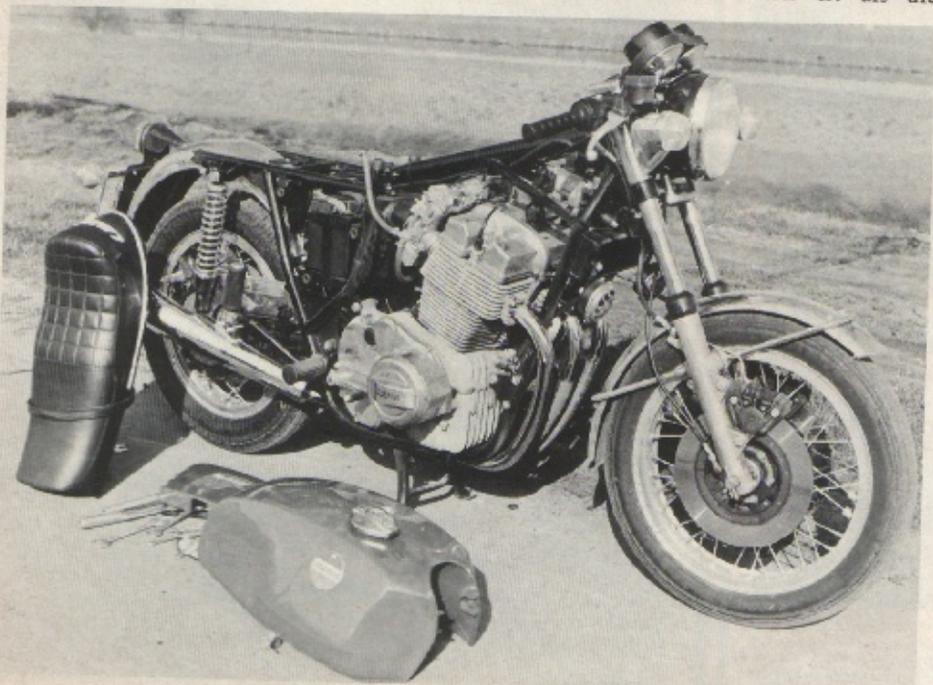
Auf den ersten Blick besticht die Laverda durch gelungenes Design, so typisch im Stile alter italienischer Schule, daß nicht erst das grün-weiß-rote Marken-

zeichen auf dem Tank die Herkunft verraten muß. Die schlanke Linie wird nur ein wenig gestört durch den weit nach außen ragenden Lichtmaschinendeckel, während die klaren Konturen des Motors und die Verlegung der Auspuffanlage sicher wesentlich dazu beitragen, daß man der Laverda ihre 1000 ccm Hubraum nicht gleich ansieht. Die Auspuffrohre laufen unter dem Motor in ein Rohr zusammen, das nicht dicker ist als die

Krümmer und deshalb sicher ein paar PS schluckt, jedoch auch der Schalldämpfung zuträglich ist. Dieses Rohr teilt sich vor dem Hinterrad und mündet in die beiden recht wirkungsvollen Schalldämpfer.

Auf den zweiten Blick erfreut sich das Auge des Kenners daran, daß die Herkunft der meisten verwendeten Teile Qualität verspricht: vorn eine doppelte Brembo-Scheibenbremse, hinten eine speziell belüftete Duplex-Trommelbremse eigener Fertigung, Ceriani-Telegabel, Aluminium-Hochschulterfelgen von Borrani, Metzeler-Bereifung, Tomaselli-Hebel mit Schnellverstellung, eine fast ausschließlich mit Bosch-Teilen bestückte Elektrik und im Gegensatz zur 750er Laverda, bei der der Motor als tragendes Teil dient, einen Doppelschleifenrahmen. Auch solche Kleinigkeiten, wie die Verwendung von zahlreichen Silentblöcken bei der Anbringung von Teilen der Elektrik und des Ölkühlers und anderen nützlichen Dingen (wie Imbusschrauben an einigen Stellen), unterstreichen dieses Versprechen.

Die Form des Zylinderkopfdeckels verrät den nächsten Leckerbissen: Zwei obenliegende Nockenwellen sorgen für die Ventilsteuerung des Dreizylinder-Triebwerkes – also ein moderner Motor, dem man nur noch bedingt eine Ähnlichkeit mit irgendeinem japanischen Motor nachsagen kann.



Tank und Sitzbank sind mit ein paar Handgriffen abgebaut. Alle Aggregate sind gut einzusehen und zu warten. (Fotos: Spankowski)

Auf und  
*allen andern*  
davon!

**LAVERDA**

750 ccm

1000 ccm

Das Motorrad von dem Sie *mehr* verlangen können

**Bühler**<sub>KG</sub>

Händlernachweis

7000 STUTTGART 1 BISMARCKSTR. 53 / 1 TEL. (07 11) 63 15 50

Übrigens wir suchen noch einige gute Händler

Die sehr hohe Anbringung der Fußrasten vermitteln einem das Gefühl, in luftiger Höhe zu sitzen, zumal die Maschine so hoch ist, daß kleinere Fahrer sich schon ganz schön strecken müssen, um den Boden zu erreichen. Schon im Stand merkt man, daß die Sitzbank zwar körpergerecht geformt, doch sehr hart und vor allem für Sozusbetrieb viel zu klein geraten ist und wohl eine Konzession der Konstrukteure an die sportliche Linie der Maschine darstellt.

Will man sich nun vor der ersten Fahrt noch vorsichtshalber im Handbuch über alle wichtigen Einzelheiten orientieren, so erlebt man eine Überraschung: Man findet ein 100 Seiten starkes Buch vor, das sich aus einer Betriebs- und Wartungsanleitung und einem kompletten Ersatzteilkatalog mit Explosionszeichnungen und Bestellnummern zusammensetzt. Die Betriebsanleitung hält sich nicht lange mit den oft üblichen unnötigen Anweisungen über die Bedienung der Kupplung und der Bremsen auf, sondern liefert echte Information – in unserem Handbuch zwar noch in italienisch, doch reich bebildert und deshalb schon fast verständlich. Die zweite Überraschung trifft den Laverda-Neuling allerdings, wenn er die empfohlene Einfahrstrecke nachliest, die auch noch einmal auf einem Schild am Cockpit der Maschine angegeben ist: mindestens 3000 km, volle Leistung ist nach 4000 bis 5000 km zu erwarten! Ein solch hoher Wert, der darauf zurückzuführen ist, daß die Zylinder der Laverda eingezogene Gußlaufbuchsen besitzen, ist beim heutigen Stand der Technik im Jahre 1975 ein unerhörter Anachronismus!

**Das Fahrerlebnis**

Schaltet man die Zündung ein, so stellt man das Fehlen einer Öldruckkontrolle fest – die vorhandenen hellen Kontrolllampen dienen der Leerlauf-, Fernlicht-, Blinker- und Ladekontrolle. Da das Wissen um ausreichenden Öldruck ungemein beruhigt, wäre eine Lampe für diesen Zweck sicher wichtiger gewesen als die für den Blinker, dessen Funktion man auch so beobachten kann. Die vorbildlichen Instrumente sind von Nippon Denso und stammen von der 750er Honda, wovon noch die für Laverda-Maßstäbe utopische Skalenreichweite des Drehzahlmessers zeugt.

Man hat schnell heraus, welche Stellung der Choke-Hebel bei welcher Witterung haben muß, und die Maschine springt dann immer willig mit dem E-Start an. Zuerst empfiehlt es sich, die neue Maschine etwas vorsichtig zu bewegen, um den Einfahrvorschriften Genüge zu tun, und um sich erst einmal an die Maschine zu gewöhnen. Gewöhnungsbedürftig ist nämlich für die meisten Fahrer insbesondere die ungewöhnlich schwergängige Kupplung und die Rechtsschaltung. Am Rahmen ist zwar auf der rechten Seite schon eine Aufnahme für den Bowdenzug der Hinterradbremse vorgesehen, doch wird die Laverda in Deutschland noch mit linksseitiger Fußbremse ausgeliefert.

Nachdem wir die ersten paar hundert Kilometer auf der Autobahn zurückgelegt hatten, wechselten wir auf kurvige Landstraßen um. Dies ist zwar nicht gerade der bevorzugte Tummelplatz der Laverda, weil sie, wie sich bald heraus-

stellte, entsprechend ihrem Gewicht ein bißchen hartmäulig ist, doch empfiehlt es sich nicht gerade, die Einfahrzeit auf Autobahnen zu verbringen. Es zeigte sich nun eine besondere Eigenschaft der Maschine: Bei unebener Fahrbahn rutschten die Räder ab einer gewissen Schräglage scheinbar unmotiviert weg! Es kam zwar keiner der Testfahrer zum Sturz, doch wurde diese Eigenschaft übereinstimmend beobachtet. Grundvoraussetzung dafür, der Laverda dieses Verhalten auszutreiben, war zuerst einmal eine geringfügige Korrektur der bei der Montage etwas zu fest angezogenen Steuerkopflager. Danach stellte sich auch ein stabilerer Geradeauslauf bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h ein, der vorher im Gegensatz zum ausgezeichneten Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten etwas zu wünschen übrig ließ. Weiter verbesserte sich das Fahrverhalten, nachdem der auf der Autobahn flach gefahrene Hinterradreifen erneuert worden war. Doch immer noch machte sich bei welliger Fahrbahnoberfläche negativ bemerkbar, daß kleinere Unebenheiten vor allem von der brettharten Hinterradfederung an Maschine und Fahrer weitergegeben wurden und bei starker Schräglage zum Versetzen führten. Eine befriedigende Lösung war erst gefunden, als die Original-Federbeine gegen solche von Koni ausgetauscht wurden. Nicht nur die Straßenlage verbesserte sich, auch der Beifahrer dankt es, wenn er nicht bei jeder Querrinne einen Stoß ins Kreuz erhält.

Nach dieser Fahrwerksmodifikation lag unsere Testmaschine eindeutig besser, so daß wir trotz der etwas harten Tele-

# **fahren - mit allem was Kawasaki dazugehört**

**KARSTADT** bietet Ihnen alle Motorrad-Typen der Weltmarke »KAWASAKI«.  
Und den umfassenden Zweirad-Service dazu.  
Denn **KARSTADT** ist auch KAWASAKI-Vertragswerkstatt.  
Unser Zweirad-Service steht unter der Leitung eines erfahrenen Kfz-Meisters. Hier wird Ihre Maschine fachmännisch gewartet und repariert.  
Und noch ein Plus:  
Bei uns kann sich der Motorradfahrer komplett ausrüsten.  
Von der Motorradkleidung bis zum kleinsten Zubehörteil.

**KARSTADT**

Bochum-Ruhrpark  
Bremen  
Düsseldorf, Schadowstraße  
Hannover  
Mülheim, RheinRuhr Zentrum  
Saarbrücken  
Wiesbaden



HWA S 2/75

gabel das Fahrgestell härter beanspruchen konnten.

Sehr zuträglich für schnelle Schnitte auf der Landstraße sind auch die Bremsen, denn die erwartungsgemäß vorbildlich wirksame und fein dosierbare Doppelscheibenbremse vorn wird unterstützt durch eine sehr gute Duplex-Trommelbremse hinten, die lediglich gegen Aufheizung bei Paßabfahrten ein paar Kühlrippen gebrauchen könnte. In diesem Zusammenhang ist lobend zu erwähnen, daß der Bremsflüssigkeitsbehälter der Scheibenbremse so beschaffen ist, daß er trotz des sportlich nach unten abgewinkelten Lenkers eine waagerechte Position einnimmt.

Nachdem der Motor freigefahren war, konnten wir dann so richtig aus dem Vollen schöpfen, und das, was sich schon vorher durch kraftvolles Durchziehen ab niedrigsten Drehzahlen ankündigte, setzte sich in den oberen Drehzahlen in Potenz fort! Ein wahres Freudenfest – vor allem, da die Kraftentfaltung von einem kernigen, jedoch nicht unangenehm lauten Auspuffgeräusch begleitet wird! In solchen Leistungsbereichen, in denen sich die 1000er Laverda bewegt, läßt sich durch subjektive Fahreindrücke sehr schlecht beurteilen, ob die Werksangabe von 78 DIN PS bei 7750 U/min zutrifft, doch die von uns gemessenen Beschleunigungs- und Höchstgeschwindigkeitswerte sprechen für sich: 0–100 km/h in 4,8 sec, 201,2 km/h Spitze (liegend!). Das Licht, das der Scheinwerfer spendet, ist vor allem bei solchen Geschwindigkeiten ein wesentlicher Sicherheitsfaktor. Der H 4-Scheinwerfer der Laverda erfüllt die An-

forderungen optimal, so wie auch Blinker und Rücklicht als ausreichend hell bezeichnet werden können.

Der Motor der Laverda wird von drei Dell'Orto-Vergasern gespeist; ein einzelner Gaszug betätigt ein Gestänge, das synchrones Öffnen und Schließen der Vergaser gewährleistet. Das Getriebe, übrigens recht gut abgestuft, läßt sich exakt und relativ leicht schalten. Einziger Grund der Beanstandung: es ist möglich zwischen die Gänge zu schalten, was bei einem Viertakter dieses Hubraums und der damit verbundenen Motorbremse beim Herunterschalten vor Kurven sehr peinlich werden kann.

Daß die Laverda ihre stattliche Leistung nicht ganz vibrationsfrei abgibt, erklärt sich schon durch die rund 327 ccm Hubraum pro Zylinder. Der Motor vibriert zwar nicht so, wie man es von englischen Motorrädern gewöhnt ist, doch läuft er auch nicht gerade seidenweich.

Auch auf langen Fahrten waren die Vibrationen nie Grund für übermäßige Übermüdung. Außerdem ist der Lenker, der wie die gesamte Maschine auf sportliches Fahren ausgerichtet und auch für schnelles Kurvenfahren wie für Höchstgeschwindigkeiten auf der Autobahn als optimal zu bezeichnen ist, für lange Fahrten zu niedrig. Nun hat der Lenker der Laverda auf jeder Seite je zwei Verzahnungen, die theoretisch eine Variation seiner Stellung in allen Richtungen zulassen.

Jedoch steht einem wünschenswerten stärkeren Abwinkeln nach hinten die Tatsache im Weg, daß die Verzahnung zu

groß ist, so daß der Lenker an den Tank stoßen würde. Auch ein Höherstellen für Tourenfahrten ist unmöglich, da dafür der Bremsschlauch zu kurz ist. Folglich muß man die originale Lenkerstellung wie bei jedem anderen Motorrad auch in Kauf nehmen, und diese Stellung ist bei der Laverda nicht gerade als ermüdungsfrei zu bezeichnen.

Doch über seine eigene Übermüdung braucht man sich eigentlich nicht in erster Linie Sorgen zu machen, wenn man längere Fahrten unternehmen will, denn die geringe Tankkapazität von 17 Liter + 3 Liter Reserve setzt dem Tatendrang des Fahrers Grenzen. Bei einem durchschnittlichen Testverbrauch von 8,2 Liter /100 km (7,74 l/100 km auf Landstraßen bei einem Schnitt von ca. 90 km/h, 8,66 l/100 km auf Autobahnen bei einem Schnitt von ca. 150 km/h) bedeutet das einen Aktionsradius von theoretisch ca. 240 km. Praktisch sind das allerdings wenig mehr als 200 km, denn wir suchen immer die nächste Tankstelle auf, wenn wir auf Reserve schalten müssen – Sie nicht?!

#### Die Wartung

Aber nicht, daß es mit dem Tanken getan ist, nach 200 km empfiehlt es sich dringend, einen Blick auf die Kette zu werfen, die dann vor allem nach Regenfahrten unbedingt gespannt und geschmiert werden muß! Es ist selbstverständlich, daß Motorleistungen von über 70 PS nicht spurlos an einer ungeschmierten laufenden Sekundärkette vorübergehen, aber solche Wartungsbedürftigkeit entsteht erst dann, wenn wie bei der Laverda 1000 die Kette eine Dimension aufweist,

## „Einfach Klasse“ Metzeler Motorradreifen

Erwin Schmider, einer der profiliertesten und erfahrensten deutschen Motorrad-Geländefahrer:

Ich fahre seit vielen Jahren alle internationalen Geländesportveranstaltungen mit METZELER-Reifen und habe nur gute Erfahrungen gemacht.

Die spezielle Gummimischung gibt den Reifen gerade auf steinigem und felsigem Untergrund, aber auch auf der Straße eine sehr gute Haftung, wodurch die Fahrsicherheit erheblich verbessert wird.



Besonders vorteilhaft finde ich das breite und umfangreiche Lieferprogramm, sodaß ich für jeden Einsatzzweck das optimale Profil auswählen kann. METZELER-Reifen kann ich wirklich allen Motorradfreunden empfehlen.

**Erwin Schmider –  
7 mal Europameister  
26 mal Deutscher Meister  
12 Goldmedaillen bei den  
Int. Six Days etc., etc., etc.**

Rille      Touring Special      Gelände B      Block C      Trial      Moto-Cross      Racing Rille 14      Racing Block C 7      Six-Days



die sonst bei 250 ccm Maschinen zu finden ist (siehe Yamaha), und die zudem fast ungeschützt läuft. Entsprechend kurz ist dann auch die Lebensdauer der Kette, die nach unseren Erfahrungen bei sorgsamer Pflege nach 3000 bis spätestens 4000 km erneuert werden muß.

Da unter diesen Umständen oft unterwegs geschraubt wird, ist es umso sinnvoller, daß das Bordwerkzeug der Laverda ziemlich umfangreich ist: 18 Teile von der Kontaktfeile bis zur Kombizange umfaßt der Werkzeugsatz; bis auf den Schraubenzieher und die Innensechskant-Schlüssel, die gleich beim ersten Einsatz abbrechen, ist die Qualität sogar als befriedigend zu bezeichnen.

Das Werkzeugfach ist groß genug, daß noch Platz für Kettenspray und Putzlappen bleibt, und ist wie die große 27 Ah-Batterie zu erreichen, indem man einen der Seitendeckel entfernt. Diese sind aus Kunststoff, also unempfindlich und leicht, weisen allerdings den Nachteil auf, daß sie nur gesteckt sind, also auch von Unbefugten entfernt werden können. Außerdem zerstört man sehr leicht beim Abnehmen des linken Seitendeckels den darunterliegenden Sicherungskasten, und die Steckverbindung der Deckel hält dem Fahrtwind nicht immer stand – dreimal verloren wir den rechten, dann war er endgültig weg, und wir mußten das Werkzeug im Tankrucksack verstauen.

Der Elefantentoy drückte übrigens mehrmals den Tankdeckel auf, dessen Verschluss leider so ungeschickt angebracht ist, daß dies geschehen kann. Außerdem ist er nicht abschließbar und nicht ganz dicht, was uns dazu veranlaßte,

die ohnehin sehr begrenzte Tankkapazität nicht voll auszunutzen, damit sich nicht die Schaumgummiunterlage des Tankrucksacks voll Benzin sog.

Will man die Kerzen wechseln, so empfiehlt es sich, den Tank zu entfernen. Dies stellt aber kein großes Problem dar, da dazu nur zwei Schrauben der Sitzbank gelöst werden müssen.

Zur Ventilspielkorrektur müssen die beiden Nockenwellen entfernt und auf den Ventilen liegende Distanzhülsen ausgewechselt werden, die übrigens stolze DM 30.– je Satz kosten. Zur Montage der Nockenwellen sind zwei Personen notwendig, also eine ziemlich aufwendige Sache, die die Kehrseite der Medaille eines modernen ohc-Motors darstellt.

Die kontaktlose Zündung bedarf, wenn die Einstellung einmal vernünftig erfolgt ist, meist nur einer Kontrolle. Die gesamte Elektrik wirkt aufgeräumt und gut überschaubar, vor allen die Steckeranordnung im Scheinwerfergehäuse.

Erfreulich einfach ist auch der Hinterradausbau, das Kettenrad verbleibt in der Schwinge, während zum Vorderradausbau die Bremszangen entfernt werden müssen. Unsere Testmaschine mußte durch die Jahreszeit bedingt einigen Regen und auch einiges Streusalz über sich ergehen lassen, dennoch ist die Rostentwicklung noch als mäßig zu bezeichnen: Während die Schutzbleche aus rostfreiem Material bestehen und die meisten Kleinteile ebenfalls noch ohne Rost sind, sehen die Auspuffrohre trotz regelmäßiger Pflege nicht mehr so gut aus. Am anfälligsten sind die Scheiben der Vorderbremse. Sie stehen innerhalb von Stun-

den in blühendem Rost, der zwar beim Bremsen wieder abgeschmirgelt wird, aber gerade das bewirkt einen erhöhten Verschleiß der Bremsklötze – außerdem sieht der Rost nicht gerade gut aus. Die Tanklackierung zeigte sich nicht besonders widerstandsfähig: Der Tankrucksack und die Beine der Fahrer haben schon hie und da den Lack soweit abgeschabt, daß die Grundierung zu sehen ist.

### Die Zuverlässigkeit

Unsere Testmaschine hatte knapp 6000 km auf dem Tacho, als es bis dahin außer den notwendigen Wartungsarbeiten und dem üblichen Verschleiß an Ketten und Reifen und abgesehen von einem Ausfallen des rechten Blinkers nicht zu schrauben gegeben hatte. Bis es dann einen großen Knall gab, und die Maschine stand! Die Ölpumpenwelle war gebrochen und in die Primärkette geraten – diese zerschlug den Deckel, der den Primärtrieb abdeckt.

Dieser Zwischenfall ist jedoch wahrscheinlich auf einen Materialfehler zurückzuführen und nicht etwa auf die Tatsache, daß die Laverda keine Drehzahlen verträge oder sonst eine Allergie aufwies. Nach der Reparatur lief sie dann wieder im alten Stil.

### Resümee

Die Laverda 1000 ist bestimmt kein Motorrad der „neuen Generation“ (wie die Honda Gold Wing) und somit auch keine Konkurrenz für Maschinen dieses Typs, sondern sie ist ganz auf den sportlichen Einsatz und auf ein sportliches Image getrimmt. Dazu gehören solche Dinge, wie die ungeschützte Kette, der kleine Tank, die unkomfortable Sitzbank, die viel zu harte Federung und Dämpfung, vor allem der hinteren Federbeine. Schade um diese Nachteile, denn Motor, Rahmen und Ausstattung bringen die Voraussetzung für ein auf dem Markt konkurrenzfähiges Motorrad –! Knut

### Technische Daten

**Motor:** Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, quergestellt. Zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, Ventile direkt betätigt. Bohrung 75 mm, Hub 74 mm, Hubraum 981 ccm. Verdichtung 9. Max. Leistung 78 PS bei 7750 U/min. Druckschmierung mit Zahnradpumpe. Drei 32-mm-Dell'Orto-Concentricvergaser mit Beschleunigungspumpe. Bosch-Wechselstromgenerator 12 V 125 W. Elektronische Bosch-Zündung. Elektrostarter.

**Kraftübertragung:** Primärkraftübertragung Triplexkette 2,04 : 1. Mehrschelbenkupplung im Ölbad. Fußgeschaltetes Fünfganggetriebe, Gangstufen 2,618 – 1,883 – 1,373 – 1,173 – 1,0 : 1. Hinterradantrieb mit abgedeckter Kette 2,1 : 1.

**Fahrgestell:** Doppelschleifen-Rohrrahmen. Öligedämpfte Ceriani-Teleskopgabel vorn, Schwinge mit ölgedämpften, einstellbaren (offenen) Ceriani-Federbeinen hinten.

**Reifen:** Bereifung 4,10–18 TT 100. Leichtmetall-Vollnabenbremsen (Duplex) 230 mm Durchmesser hinten, hydr. betätigte Doppelscheibenbremse 280 mm Durchmesser vorn.

**Tank:** Fassungsvermögen 20 Liter.

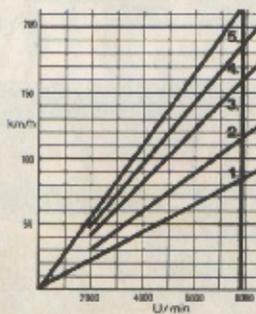
**Werte:** Gewicht 214 kg. Höchstgeschwindigkeit 220 km/h. Verbrauch ca. 8,2 Liter/100 km.

**Importeur:** Firma Edmund Bühler, 7 Stuttgart, Bismarckstraße 53.

**Preis:** DM 9000.–



Links: Kette nachstellen – ca. alle 350 km!  
Rechts: Das Gangdiagramm



Rechts: Gute Bremswirkung durch die mit doppelseitigem Druck besaufschlagten Zangen.  
Unten: Leistungskurve. Ganz rechts: Beschleunigung.

