

# Laverda 2x o.h.c. Dreizylinder 1000 ccm

Ende 1969 stellten wir eine neue Laverda-Dreizylinder 1000 ccm vor. Inzwischen hat sich da einiges getan, und so gibt es jetzt diesen Prototyp mit zwei oberliegenden Nockenwellen, die über einen Zahnriemen an der rechten Motorseite angetrieben werden. Um den Seitendruck der Nocken aufzufangen, hat man zwischen Ventilschaft und Nocke jeweils ein Zwischenstück vorgesehen, das es zur Einstellung des richtigen Ventilspiels in unterschiedlichen Stärken gibt. Die ursprüngliche Versetzung der Hubzapfen um  $120^\circ$  wurde bei diesem Motor gegenüber der ersten 1000er Version geändert. Man bekam die Vibrationen nicht raus. So sind jetzt die beiden äußeren Hubzapfen auf gleicher Höhe, während der mittlere Zapfen um  $180^\circ$  versetzt wurde. Das Motorrad soll eine Wechselstromlichtmaschine und eine elektronische Zündanlage bekommen. Außerdem plant man gegossene Elektronräder (siehe Friedel Münchs Vierzylinder TTS!), denn immerhin muß das Hinterrad mit voraussichtlichen 80 PS und entsprechendem Drehmoment fertig werden. Frage: Soll dann die offene Hinterradkette bleiben?

Das mittlere Auspuffrohr wird unter dem Motorblock geteilt, die beiden Rohre münden dann in denselben Schalldämpfern, die für die beiden äußeren Rohre vorgesehen sind. Bei Versuchsfahrten stellte sich eine ungeheure Beschleunigung heraus. Gegenüber der 750 ccm Laverda SF (eine solche Maschine läuft derzeit bei uns im Test) gewinnt dieser 1000er Prototyp in der Beschleunigung über einen Kilometer nach Aussage unserer Beobachter glatt 200 m. So wird wohl auch das Haus Metzeler, das die Reifen-Erstausrüstung der Laverdas liefert, wieder neue Probleme wälzen müssen.

Die Handlichkeit muß nach Äußerungen der Versuchsfahrer ebenso gut sein wie bei der jetzigen 750er Maschine, der auch wir eine wunderbare Kurvenlage und Spurtreue attestieren. (Das ist überhaupt ein mitreißender Donnerbolzen —! Wieder mal so richtig etwas für vernarrte Motorradleute!)

*Klacks*

