

Regelmatig onderhoud: zaken om op te letten!



Hoewel Laverda-motoren over het algemeen betrouwbaar zijn, hebben we in 40 jaar ervaring de meest voorkomende problemen kunnen identificeren en vooral kunnen vaststellen dat deze vaak worden veroorzaakt door nalatigheid of onderhoudsfouten. Laten we de meest voorkomende slechte gewoonten bij het onderhoud van Laverda-motorfietsen eens bekijken:

De brandstofkranen open laten staan(ook bij korte stops).

De vertrouwdheid met moderne brandstofinjectiemotoren of motoren met vacuümgestuurde brandstofkranen heeft er geleidelijk toe geleid dat men het belang van het goed sluiten van de brandstofkranen na het uitschakelen van de motor is vergeten. Dit is een kostbare fout, die zelfs kan leiden tot het buigen van de drijfstaang als er brandstof in een cilinder terechtkomt door een defecte naaldklep (brandstof is onsamendrukbaar). Het is daarom essentieel om de kranen volledig te sluiten zodra de motor is uitgeschakeld, zelfs bij korte stops.

Overmatig gebruik van pakkingkit.

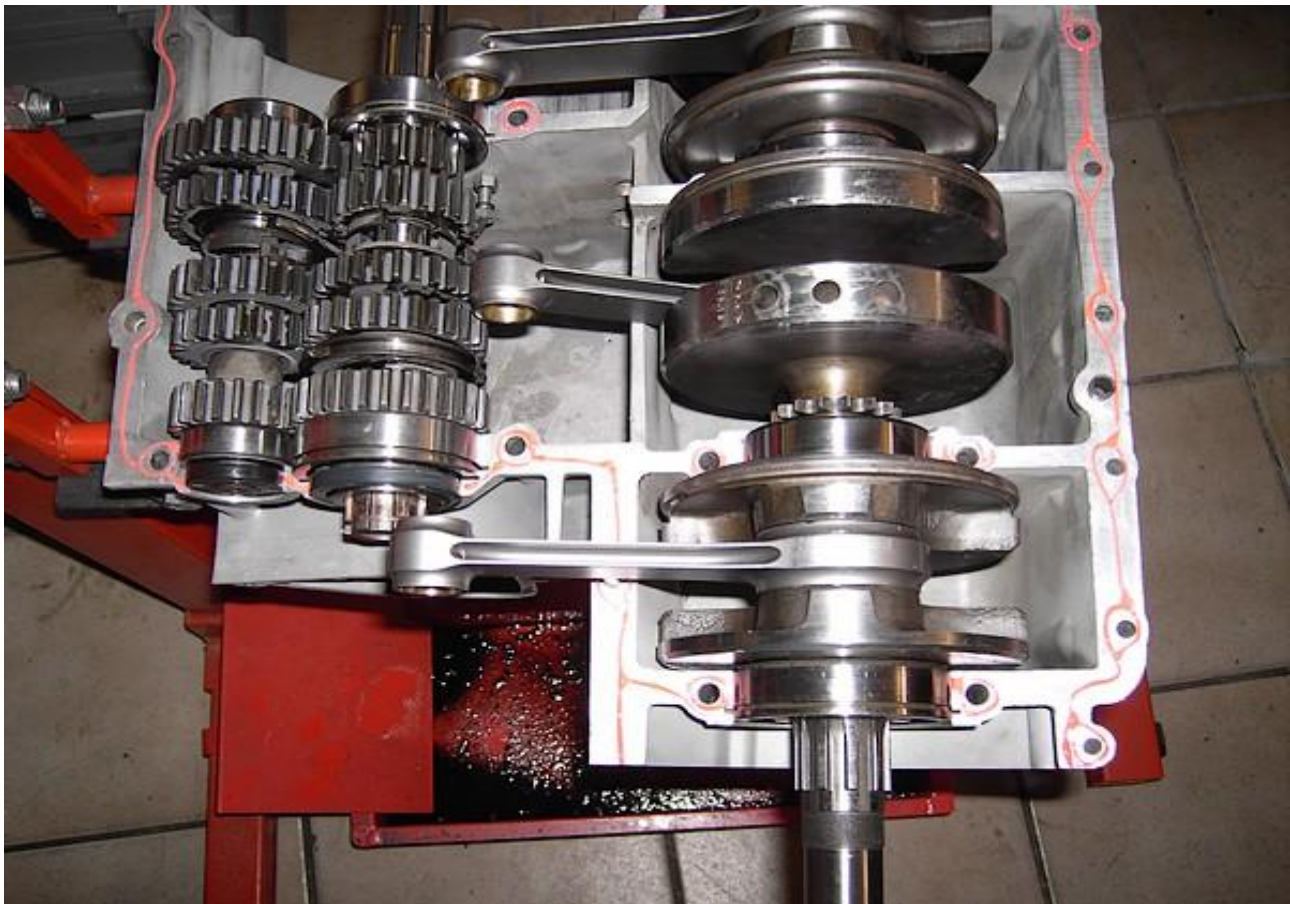
De contactvlakken van Laverda-motoren zijn van oudsher van zeer hoge kwaliteit, waardoor het gebruik van pakkingkit niet nodig is. In de meest ernstige gevallen kan overtollige kit de smeerkkanalen naar het bovenste deel van de motor verstopen, met voorspelbare gevolgen. Wanneer pakkingkit wel nodig is (beschadigde contactvlakken, montage van de carterhelften), is het

Bron: JLO-Tech ([www.https://www.laverdamania.net/technique/](https://www.laverdamania.net/technique/))

Bestand: **Regelmatig onderhoud, zaken om op te letten. blz.2**

Disclaimer: Alles is voor eigen risico en verantwoordelijkheid!!

belangrijk om een zeer kleine hoeveelheid te gebruiken. Bijvoorbeeld, bij de montage van de carterhelften is een gelijkmatige laag van 1 mm in diameter voldoende.



Overmatige spanning op de primaire keten

Zoals vermeld in de JLO-Tech nieuwsbrief van maart 2026, is de primaire kettingspanner op de 750, 1000 en 1200cc modellen meer een geleider om de kettingspeling te beperken dan een echte spanner. Overmatige spanning veroorzaakt abnormale slijtage aan de geleider, de ketting zelf, de lagerbussen van het primaire carter en de krukaslagers. De juiste aanpak is daarom om de kettingspeling te beperken zonder de ketting daadwerkelijk aan te spannen (zie de betreffende nieuwsbrief voor meer details).

Het niet regelmatig controleren van de vrijloop van de startmotor

Dit is ongetwijfeld een van de meest voorkomende problemen, en het verwaarlozen van onderhoud kan leiden tot aanzienlijke kosten. Naast het beschadigen van de onderdelen van de vrijloop zelf, die al duur zijn omdat ze specifiek voor dit doel worden vervaardigd, kan een slecht onderhouden vrijloop vastlopen. De startmotor wordt dan aangedreven met het toerental van de motor en zal onvermijdelijk kapotgaan. Ter herinnering: startmotoren voor Laverda-motoren zijn tegenwoordig zeer zeldzaam en daardoor erg duur. Vergeet dus niet om uw vrijloop regelmatig te controleren, gemiddeld eens per jaar inclusief smering bij 750cc-motoren, en elke 3 tot 4 jaar bij 500cc-, 1000cc- en 1200cc-motoren, waarvan de mechanismen worden gesmeerd met motorolie.

Bron: JLO-Tech ([www.https://www.laverdamania.net/technique/](https://www.laverdamania.net/technique/))

Bestand: **Regelmatig onderhoud, zaken om op te letten. blz.3**

Disclaimer: Alles is voor eigen risico en verantwoordelijkheid!!

Het nadraaien van de cilinderkopbouten bij 750cc-motoren wordt soms overgeslagen

Het nadraaien van de cilinderkopbouten bij 750cc-motoren na revisie van de bovenkant van de motor of vervanging van de distributieketting wordt soms vergeten, omdat de motor gekanteld moet worden om bij de bouten te komen. Dit is echter een essentiële stap om kromtrekken van de cilinderkop of lekkage van de pakking te voorkomen. Hoewel het mogelijk is om een speciale sleutel te maken (zie foto hieronder) om het kantelen van de motor te vermijden, is het kantelen zelf een snelle en eenvoudige handeling.



Verlenging van de olieerversingsinterval

Men zou kunnen denken dat het mogelijk is om de olieerversingsinterval te verlengen tot voorbij de door de fabrikant aanbevolen 2500 km, omdat moderne oliën veel beter zijn dan de beste oliën voor klassieke motorfietsen. Dit is echter een misvatting, omdat een goede smering net zozeer afhangt van de zuiverheid van de olie als van de prestaties ervan. In dit geval hebben Laverda-motoren geen echt filter (alleen een zeefje om metaaldeeltjes op te vangen), en 2500 km is een redelijke interval om te voorkomen dat er te veel deeltjes in het smeersysteem circuleren. Bovendien kan langdurig of herhaald gebruik van de choke of de acceleratiepomp van de carburateur leiden tot overmatige brandstofinjectie en daardoor tot enige olieverdunning. Ongeacht de gebruikte olie (zie de JLO-Tech nieuwsbrief van januari 2025), moet de interval van 2500 km (of minstens één keer per jaar) strikt worden nageleefd.

Bron: JLO-Tech ([www.https://www.laverdmania.net/technique/](https://www.laverdmania.net/technique/))

Bestand: **Regelmatig onderhoud, zaken om op te letten. blz.4**

Disclaimer: Alles is voor eigen risico en verantwoordelijkheid!!

Het vergeten om de motorsteunen van 750cc-motorfietsen periodiek aan te draaien

In sommige gevallen kunnen de frames van 750cc Laverda-motorfietsen scheuren, vooral bij de buizen die over de scharnierplaten van de achterbrug uitsteken. De oorzaak is bijna altijd een losse aanhaalmoment van de motorsteunen. Vergeet daarom niet om regelmatig te controleren of ze goed vastzitten.

Het niet periodiek controleren van wiel- en tandwiellagers

Wielagers, en met name tandwiellagers, worden aan aanzienlijke spanningen blootgesteld. De fabriek werd zelfs aangemoedigd om de belasting op de Laverda 1000-modellen vanaf een bepaald modeljaar te verhogen. Het is belangrijk om ze elke 2 tot 3 jaar te controleren, vooral omdat een defect kan leiden tot een ongeluk doordat de tandwielhouder losraakt en tegen de achterbrug blokkeert (zie onderstaande foto).



Let op: Net als bij alle lagers, moet u voorkomen dat u ze met geweld verwijdert om slijtage aan de lagerhuizen te minimaliseren. Het verwarmen van de lagerhuizen en het vooraf in de vriezer leggen van de lagers vermindert de kans op scheuren aanzienlijk.

Bron: JLO-Tech ([www.https://www.laverdamanianet/technique/](https://www.laverdamanianet/technique/))

Bestand: **Regelmatig onderhoud, zaken om op te letten. blz.5**

Disclaimer: Alles is voor eigen risico en verantwoordelijkheid!!

Onjuiste carburateur synchronisatie

De synchronisatie van de carburateur is vaak onnauwkeurig en beperkt zich meestal tot een statische afstelling (met behulp van een pen of ander gereedschap). Hoewel het meest merkbare gevolg een onregelmatige motorloop bij lage toerentallen en andere problemen met de overgang tussen stationair draaien en de eerste gasopeningen is, zijn er veel meer verraderlijke effecten op de motor, zoals een onbalans in de krukas. Wat aanvankelijk lijkt op simpele trillingen kan op de lange termijn schadelijk worden. Het is belangrijk om te weten dat de meeste drijfstaangbreuken optreden bij gemiddelde toerentallen en kleine gasopeningen (veel minder vaak bij vollast). Daarom wordt aanbevolen om de synchronisatie regelmatig te controleren met behulp van een vacuümmeter, zoals een kwikmanometer of andere modernere systemen.



Bron: JLO-Tech ([www.https://www.laverdamania.net/technique/](https://www.laverdamania.net/technique/))

Bestand: **Regelmatig onderhoud, zaken om op te letten. Blz.6**

Disclaimer: Alles is voor eigen risico en verantwoordelijkheid!!

Uitstel van de installatie van een modern ontstekingsstelsel op een Laverda 3-cilinder uit de eerste serie

Al in 1972 wilde de Laverda-fabriek een van de allereerste elektronische ontstekingsstelsels, de Bosch HKZ, installeren op de nieuwe Laverda 1000. Dit stelsel, dat destijds als experimenteel kon worden beschouwd, had vanaf het begin diverse gebreken die zowel het ontstekings- als het laadsysteem beïnvloedden, en deze problemen zijn na 50 jaar gebruik duidelijk niet verbeterd. Wanneer er al geen sprake is van een storing in één of meerdere kanalen, zijn de meest voorkomende problemen een onregelmatige ontstekingstiming, wat resulteert in een onregelmatige en ondermaatse motorloop, of aanzienlijke problemen met het opladen van de accu. Maar het is vooral met het oog op de motorveiligheid dat deze onnauwkeurige ontstekingstiming van belang is. De beruchte abruptheid van de HKZ-vervroegingscurve (die abrupt overgaat van statische vervroeging naar bijna 30° vervroeging rond 1800 tpm) wordt nu verergerd door de onvergeeflijke eigenschappen van moderne brandstof. Het risico op oververhitting van de motor of zelfs zuigerbreuk is daarom een constante bedreiging, vooral bij intensief gebruik. Doorrijden met een 50 jaar oud Bosch HKZ-systeem is niets minder dan Russisch roulette spelen, en bovendien mis je dan veel van de voordelen van de 180°-motor. Het enige huidige systeem dat zowel de ontstekings- als de acculaadproblemen oplost, is het Australische Redax. Hoewel het toegegeven duur is, is het de enige garantie voor een soepele, krachtige en betrouwbare motor. Tot nu toe zijn er alleen al in Frankrijk bijna 80 Redax-systemen geïnstalleerd.

