



BREGANZER BIEST



Text: Jon Bentman Fotos: Joe Dick

Vor etwa vier Jahrzehnten wurde die dreizylindrige Laverda 3C als die ultimative schnelle Kampfmaschine entdeckt und gefeiert – sie sagte den japanischen Maschinen der frühen siebziger Jahren den Kampf an und gewann. Auf der Straße freilich, nicht in den Händlerverkaufsräumen. Die Gewinner schreiben wohl die Geschichte, die Legenden – nun, die sind insgesamt eben völlig anders.

LAVERDA 30

Dieses Bike ist ein guter Ausgangspunkt für eine hervorragende Dreizylinder. Sie braucht nur ein bisschen Liebe



FRÜHER FUHR ICH DAMIT RENNEN, JETZT RESTAURIERE ICH SIE ROGER WINTERBURN, WINDY CORNER M/CS

„Damals war die Laverda Dreizylinder ein hervorragendes Motorrad, besser als die Z1, was das Handling und die Manövrierfähigkeit angeht. Der einzige echte Konkurrent auf der Rennstrecke, mit dem wir Probleme hatten war eine Moto Guzzi Le Mans von Sports Motorcycles – das Ding war gespickt voll mit Spezialteilen (das meiste davon war illegal, wie ich erst Jahre später herausfand), daher war die Maschine unverschämt schnell. Das Motorrad war die einzige Maschine, die uns auf der Geraden überholen konnte.“

Das Geheimnis, eine Jota stets in der Spur zu halten war das Gas in der Kurvenmitte keinesfalls wegzunehmen – denn dies würde das Fahrwerk eher verwirren. Ich sagte zu jedem, der die Laverda damals fuhr, dass es wichtig sei, das obere Kettentrumm stets stramm aus Zug zu halten.

Schnell war sie, die Jota – einmal wurden wird bei West Rainham mit 247 km/h auf der Geraden geblitzt. Roger Slater war vorher zu mir gekommen und hatte erklärt, dass der rote Bereich auf dem

Drehzahlmesser eher bieder gemeint war, aus diesem Grund sahen wir eher das Ende des roten Bereichs als echte Begrenzerlinie an. Daher verkürzten wir auch die Gesamtübersetzung, um den Motor drehen zu lassen.

Das Ende für Laverda begann mit der Suzuki GS 1000. Ich weiß noch, dass Mick James aus seiner Maschine extrem schnell war und als Greg Page auf der späteren Kawasaki 1000 anrauschte, gab's für ihn kein Halten mehr – er war einfach ein begnadeter Fahrer. Aber als Honda dann auch noch mit der CB 1100 R ankam, war für Laverda endgültig Schluß.

Eine ganze Weile habe ich mich dann von allen Laverdas ferngehalten, aber jetzt sind sie wieder präsent hier bei Windy Corner. Sieben Stück haben wir augenblicklich in der Werkstatt, und wir warten und pflegen sie für Kunden aus Dubai, Ungarn und Frankreich. Da der Verkauf moderner Bikes so gut wie auf der Stelle tritt, haben wir einen neuen Wahlspruch in unserem Laden: 'Unsere Vergangenheit ist unsere Zukunft'."

Die Laverda 3C ist die Art von Motorrad, die Dirty Harry wohl gefahren hätte – denn wie seine Magnum .44 hätte sie nicht rumgezockt sondern Dich sofort weggepusht.

Der Dreizylinder war ein gewagter Schritt für einen vergleichsweise kleinen Motorradhersteller und schlug bei ihrer Vorstellung in Sachen Technik auch die Kawasaki Z1 – denn die Italienische Konstruktion war tatsächlich der erste dohc-Reihenmehrzylinder überhaupt. Auch was den Hubraum anging, übertrumpfte sie die Kawasaki, ihre 981 cm³ bescherten ihr – mal lapidar ausgedrückt – eben das Recht zum Angeben. Der Reihendreizylinder war ganz und gar nicht landmaschinenähnlich, die drei Zylinder saßen der Nockenwellen ebenso. Die Betätigung der Ventile, die hier in einem Winkel von 40 Grad im Zylinderkopf saßen, erfolgte wie bei der Z1 über Tassenstößel. Das Ganze war ausreichend dimensioniert, mit wälzgelagerter Kurbelwelle, einem kettengetriebenen Nockenwellentrieb (zwischen dem zweiten und dritten Zylinder) und einer Triplexkette als Primärtrieb.

In die Leichtmetallzylinder waren Stahlauflaufbuchsen eingezogen. Das Fünfganggetriebe war rechtsgeschaltet, wurde aber an späteren Modellen auf die übliche Linksschaltung umgerüstet, und auch die üppige Kupplung war auf Haltbarkeit ausgelegt. Insgesamt war der ganze Motor ein Paradebeispiel einer exzellent ausgeführten Konstruktion.

Diese Qualität wiederholte sich auch beim Fahrwerk. Die Federelemente lieferte Ceriani, in Sachen Bremsen vertraute Laverda zunächst auf seine hauseigene Trommelbremse, später dann auf Scheibenbremsen von Brembo. Die Räder kamen anfangs als Speichenräder in Borrani-Felgen, später dann wurden Laverdas eigene Gußräder verbaut, da das Werk über eine eigene Gießerei verfügte. In

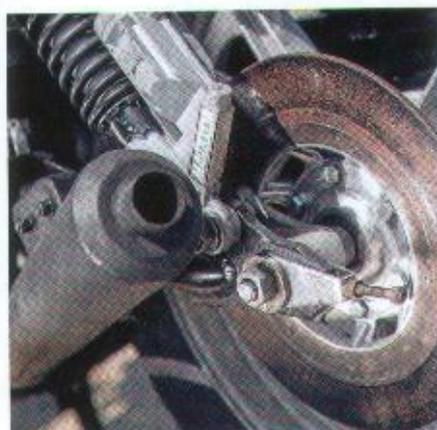
Sachen Elektrik vertraute der Hersteller zunächst auf Bosch-Komponenten, wechselte dann aber zu Nippon Denso, die Instrumente und Schalter lieferten. Selbst die Grundausstattung von Laverda war stets von bester Qualität.

Mit angebotenen 80 PS schaffte die 3C über 200 km/h. Aber das Werk stellte verbesserte 4 C-Sportnockenwellen her, die mehr versprachen. 1976 paarten die englischen Laverda-Importeure Richard und Roger Slater Laverda-Motoren mit hochverdichteten Kolben und einem neuen Auspuffsammler, um ihre eigenen leistungsgesteigerten Jota-Modelle auf die Räder zu stellen. 1977 schaffte der damalige Testredakteur John Nutting mit der 90 PS starken Jota eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Laverda hatte in ganz Europa – ebenso wie in den USA – den Ruf, Superbikes herzustellen. Mitte der siebziger Jahre war die Laverda Jota zweifelsohne die bestechende Trumpfkarte in jedem Quartett der damaligen Schülner.

Als Bikes für echte Kerle hatten die 3C/Jota damals ihren Ruf weg – hier wurden Muskeln gebraucht, um die italienischen Dreizylinder bei hohen Geschwindigkeiten und in Kurven umzulegen – mal ganz davon abgesehen, die unverkleideten Geräte auf der Geraden bei Geschwindigkeiten von weit über 220 km/h zu bändigen.

Im Vergleich zur Z1 hatten die Laverda-Dreizylinder deutlich bessere Fahrwerksmanieren, sie neigten vielleicht gar zum Untersteuern. Diese Tugenden wurden durch die Rennerfolge der Jota aus dem Stall der Slater-Brüder bestätigt, die damals mit Pete Davies einen hervorragenden Rennfahrer für die Serienrennklasse engagiert hatten – er holte in den späten siebziger Jahren gleich viermal diesen Titel.

Dann, Ende der siebziger Jahre wurden erste Schwächen sichtbar als



Die Vergaser müssen auf die verkürzten Schalldämpfer abgestimmt werden.

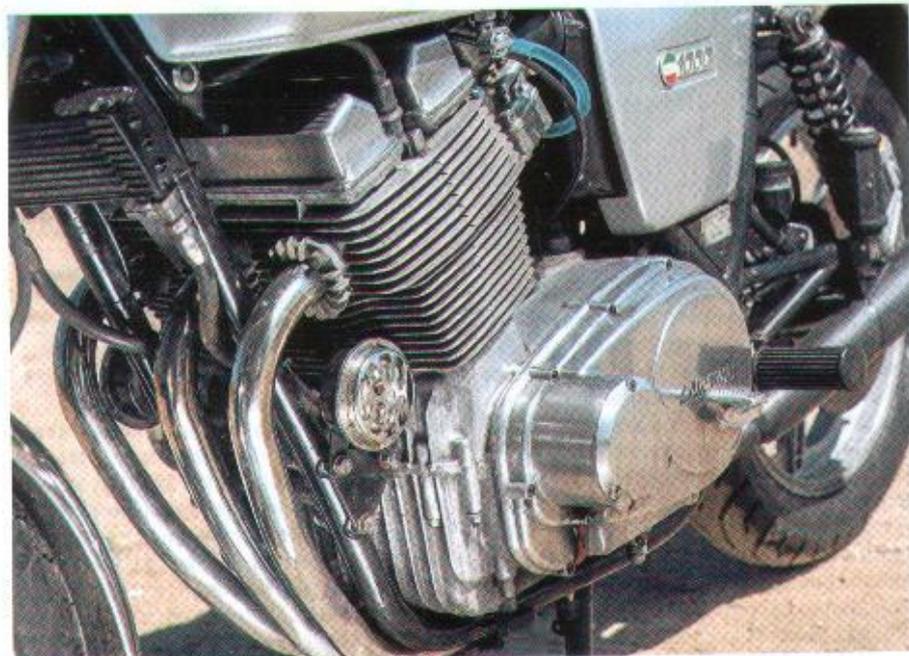
Modellpflegeänderungen zu kostspieligen Fehlern und Rückrufen führten.

Kugelgelagerte Kurbelwellen waren problematisch, eine Rückkehr zur Wälzlagerung unumgänglich. Ein Gußeinsatz im Zylinderkopf sorgte für gewaltigen Ärger und führte zu Haarrissen rund um den Ventilsitz. Darüberhinaus waren zahlreiche Ventilsitze schlecht oder mangelhaft gehärtet und sorgten für übermäßig hohen Verschleiß. Die eigentliche Achillesferse der Dreizylinder aus Breganze war jedoch der hohe Preis. Mit relativ kleinen Stückzahlen und hohen Herstellungskosten waren die Maschinen in der Herstellung relativ teuer. Im Verkaufsraum der Händler waren sie daher ein gutes Drittel teurer als die japanischen Mitbewerber.

Eins ist jedenfalls sicher: Laverda hatte ein weitaus besseres Dreizylindermotorrad auf die Räder gestellt als Triumph mit der Trident, der Breganze Hersteller hatte den Japanern sogar eine ganze Weile den Rang abgelaufen. Als aber die zweite japanische „Angriffswelle“ nahte – in Form der Suzuki GS 1000 sowie der Honda CB 900 F – hatte Laverda leider nichts geeignetes mehr entgegenzusetzen. Die Änderung auf 120-Grad-Zündversatz im Jahr 1982, um der 3C einen sanfteren Motorlauf zu bescheren und somit ein ähnlich komfortables Level wie das der Japaner zu erreichen – gefiel vielleicht einigen Kunden, aber im gleichen Zuge beschwerten sich die Hardliner, dass die 3C damit ihr Charisma eingebüßt hätte. Selbst Laverdas danach jaktisch kluger und rascher Auftritt mit der deutlich sportlicheren RGS Corse wurde durch das damalige Renn-Äquivalent der Japaner, die Honda CB 1100 R, leider in den Schatten gestellt. Zurückgehende Verkaufszahlen führten in Breganze schließlich zu wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Familienbetriebes, der Staat musste 1985 in die Bresche springen und übernehmen. Luciano Zen, der brillante Konstrukteur, war bereits 1982 verstorben.

FAHREN

Freilich begegnet man einem Motorrad für echte Männer zunächst mit gehörigem Respekt. Dieses Dreizylinder-Exemplar mag zwar keine Jota sein, aber selbst eine 3C



Glorreich, kräftig und bestechend – die Laverda Dreizylinder ist ein Kraftpaket sondergleichen.

LAVERDA 3C

oder eine 3CL (mit Leichtmetallfelgen) hat genügend Ausstrahlung. Und diese hier hat einen Motor mit 180 Grad Zündversatz – eine der letzten 180er wohlgeremert, 1981 gebaut – die mit dem legendären „off-beat“, bei dem die beiden äußeren Zylinder gleichzeitig zünden, der mittlere arbeitet mit 180 Grad Zündversatz.

Bei genauerer Betrachtung erkennt man, dass die Wirklichkeit anders aussieht als die üblichen Motorradlegenden. Groß ist sie schon, aber nicht so groß wie erwartet. Und der Terminus „groß“ wurde wohl seit den siebziger Jahren einige Male neu definiert. Während die Architektur dieses Dreizylinders aus Breganze eindeutig Bizeps aufweist, ist sie tatsächlich auch irgendwie figurbetont. Da diese Maschine offensichtlich eine flachere Lichtmaschine besitzt, ist sie wesentlich schmaler als man glaubt.

Es gibt hier sogar vertrautes zu entdecken. Laverda bezog seine Instrumente und allerlei elektrische Komponenten von Nippon Denso, ebenso wie Honda damals.

Beim Kaltstart muss der Choke (der Hebel – ein alter Amal – sitzt vorn links unter dem Tank) voll gezogen sein, der Gasgriff völlig geschlossen. Aus den matschwarzen, gekürzten „Schalldämpfern“ des Testmotorrads ist dann ein zunächst unruhiges Leerlaufröcheln zu vernehmen, daher wird der Motor mit leichten Gasstößen zum Warmlaufen gebracht. John (Fallon, der Chef von Made in Italy Motorcycles) warnte mich vor, dass das Gemisch mit den abgeschnittenen Schalldämpfern sicher nicht optimal sei und hatte natürlich recht.

TECHNISCHE DATEN

Laverda 3C

Motor	luftgekühlter 981 cm ³ , Sechs Ventile, dohc-Reihendreizylinder, Viertakt
Bohrung x Hub	75 x 74 mm
Kompression	9,0:1
Vergaser	3 x 32 mm Dell Orto
Zündung	Nippon Denso
Leistung	80 PS bei 7250/min
Drehmoment	85 Nm bei 5000/min
Kupplung	hydraulische Mehrscheiben-Nasskupplung
Getriebe	Fünfgang
Sekundärtrieb	Kette
Rahmen	Zentralrohr-Stahlrahmen mit Doppelschleifen, Doppelfederbeine
Bremsen	280-mm-Doppelscheibenbremse, Brembo-Zweikolbenbremszangen, hinten: 280-mm-Einscheibenbremse, Brembo-Zweikolbenbremszange
Reifen	110/90 x 19 120/90 x 18
Gewicht	214 kg
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h



Die klassischen Uhren wirken altmodisch, aber das Leistungsband ist ziemlich eng.

Jedoch ist es bei allen Laverdas üblich, ob in kaltem oder warmen Zustand, dass sie zum Start stets den Choke benötigen.

Die Kupplung war tatsächlich so schwergängig wie behauptet – jetzt ist verständlich, warum spätere Modelle eine hydraulische Betätigung erhielten. Dennoch, so meinen zumindest John Mechaniker, erfordert die Kupplung bei weitem nicht so viel Handkraft, wenn der richtige Zug (gut geschmiert freilich) verwendet und vor allem richtig verlegt wurde. Hier aber waren kräftige Pfoten nötig, auch beim Gasgriff (vermutlich harte Federn in diesen Vergaserschiebern) sowie bei der Vorderradbremse! Damals in den frühen siebziger Jahren mögen die Bremsen ja Stand der Technik gewesen sein, aber nach heutigen Maßstäben fühlen sich die drei Brembo-Scheiben mit ihren Zweikolbenzangen recht hölzern an. Mit hartem Vierfingergriff und einem Bleifuß auf dem Bremspedal lässt sich die Laverda halbwegs annehmbar verzögern.

Die Schaltung befindet sich hier auf der rechten Seite. Dies ist anfangs etwas trickreich, sich beim Schalten immer wieder ans „rechts“ zu erinnern, aber mit der Zeit gewöhnt man sich daran. Es hilft auch dabei, dieses Motorrad als eine jener Maschinen herauszustellen, mit denen erste Schritte weg von den üblichen, oft ausgetretenen „Konstruktionspfaden“ der fünfziger und sechziger Jahre unternommen wurden. Die Schaltung verlangt dennoch langsame und bedächtige Fußbewegungen, aber dies ist eben ein 40 Jahre altes Motorrad, was erwartet man da anderes?

Verblüffen kann auch das eher moderate Drehzahlband. Die Laverda zieht bei etwa 3000 Touren bei Motorradwandertempo, bei 6500 bis 7000/min rauscht der Dreizylinder aber bereits in den roten Bereich – nach heutigen Maßstäben reden wir also von einem recht schmalen Drehzahlband. Und obwohl sich das Motorrad lang übersetzt anfühlt, sind die Gangstufen dennoch so gewählt, dass man häufiger im vierten als im fünften Gang unterwegs ist. Eine überraschend kurze, aber gewaltige Kraftübertragung – beinahe

das Gegenteil von der heutigen Drehzahlbegrenzung bei den stratosphärischen modernen Motoren.

Da unser Testmotorrad schon um die 40 Jahre alt war, sollte einiges daran gemacht werden. Klar, hier ist der Knackpunkt – wer heute eine Laverda zu halbwegs moderaten Preisen wie diese hier (zwischen 5000 und 6500 Euro) ersteht, steht vor so einer Maschine. Im Grunde genommen ein solides Gerät, ehrlich, aber es hat allerlei Pflege und Wartung nötig, vielleicht auch mehr, bis es wieder das tolle Biest von einst darstellt.

Hauptschwachpunkt an der Laverda sind oft die Feder Elemente. Zwar saßen authentische Marzocchi-Federbeine an diesem Exemplar, doch beim Fahren stellte sich bald heraus, dass sie dringend eine Überholung nötig hatten, so wie sie in größeren Schiaglöchern zusammensackten. Die Telegabel dagegen fühlte sich besser an, aber auch hier könnten neue Buchsen und frisches Öl einiges bewirken.

Wie schon zuvor erwähnt, können selbst diese Grenzen an den Feder Elementen nicht darüber hinwegtäuschen, wie gut das Fahrwerk eigentlich ist. Da ich vor einiger Zeit eine Kawasaki Z1, Baujahr 1973, ausgiebig fahren konnte, kann ich dieses Laverda-Fahrwerk wirklich einschätzen – es ist deutlich besser als das der Kawasaki. Wackeln ist hier nicht zu spüren (die mangelnde Dämpfung sorgt freilich für ungewolltes Nachfedern), die Spurtreue ist jedoch enorm. Trotz des Gewichts lenkt sich die Laverda leicht und schnell.

Doch allerlei an der Laverda fühlt sich genau richtig an – die Fahrposition, die die einstellbaren Tomasellistummel ermöglichen (etwas erhöhte Stummel) sowie die zurückverlegte Rastenanlage, auch die flache Sitzbank fühlte sich sportlich an. Was das Handling angeht, so fühlt sich die Laverda genau dort ergonomisch wie auch überaus dynamisch, wo man es sich bei der Z1 wünschen würde und wo die Kawasaki dies dann vermissen lässt. Und trotz Alter und Verschleiß kann man daher den Dreizylinder für ein zeitgenössisches Rennfahrwerk halten – jedoch ist dies

1969 – Als Reaktion auf die Markteinführung der Honda CB 750 verspricht Massimo Laverda eine 1000-cm³-Maschine, die leichter und schmaler als die CB 750 sein soll. Ursprünglich sollte die 750 SF Zweizylinder noch einen dritten Zylinder bekommen mit dem Ventiltrieb mit Steuerkette an der Rückseite des Motors, aber diese Idee wurde später verworfen.

1974 – Brembo-Scheibenbremsen ersetzen die Trommelbremsen, aber zunächst nur vorne. Die Räder bleiben unverändert. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 214 km/h, aber mit den optionalen 4C-Nockenwellen ist mehr rauszuholen.

1976 – Beginn der Werksproduktion der Jotas. Dieses Modell produziert 90 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 140mph. Slater-Brothers-Fahrer Pete Davies gewann auf der Jota die Avon-Produktions-Rennserie 1976, 1978, 1979 und 1980.

1981 – Eine stärkere Nippon-Denso-Lichtmaschine wird eingebaut, sodass die Initiatoren jetzt am anderen Ende der Kurbelwelle sitzen und der Motor etwas schlanker wird.

1982 – Der 120-Motor mit 120-Grad-Zündfolge wird vorgestellt. Die letzten Modelle – RGS und RGS Corse – waren mit Halbverkleidung und windschnittiger Karosserie hinten ausgestattet.

HISTORIE LAVERDA 3C

1971 – Der 3C-Prototyp wird auf der Mailänder Motorradmesse vorgestellt.

1973 – Die ersten 3C-Modelle gehen in die Produktion mit Doppelbacken-Trommelbremsen.

1975 – Aufgerüstet mit Laverda-Gussrädern plus Brembo-Bremsscheiben und -zangen, bekannt als 3CL. In Großbritannien bauten die Slater Brothers die Jota mit Hochkompressionskolben (Verdichtung 10,0:1), 4C-Nockenwellen und neuem Auspuff.

1978 – Eine Big-Bore-Version mit 1116 cm³, die '1200', wird mit geraden Lenkern und einer bequemeren Sitzbank angeboten; eine Touring-Maschine. Die Slater Brothers unterzogen das Modell einer Renn-Sonderbehandlung und kreierten die Mirage (ein Name, der später auch vom Werk übernommen wurde).

1988 – Moto Laverda wird verstaatlicht und die Produktion praktisch eingestellt.

1978-79 – Der einzige Schmutzleck auf der ansonsten blütenreinen Waste der 3C: Die Laverda leidet an schlechter Verarbeitung mit fehlerhaften Kurbelwellenlagern und Problemen mit dem Zylinderkopf.



lediglich die normale Straßenausführung. Mit einem frisch überholten Motor, synchronisierten Vergasern, neuen Federelementen kann man zweifellos verstehen, dass diese Maschine damals hundertprozentig überzeugen konnte.

Unsere Testmaschine war dennoch völlig in Ordnung, und hat mich beeindruckt: Ich konnte mich selbst mit dem Gedanken anfreunden, dass die Federelemente mal nachgesehen und verbessert gehören, auch dass die Vergaser vielleicht besser auf die verkürzten Schalldämpfer abgestimmt werden sollen (die mir ebenso gefielen, tolle Punk-Brüllrohre), selbst damit, dass die Bremsen mal nachgesehen

werden sollten, um eine bessere Verzögerung zu gewährleisten.

Vermutlich gibt es noch einiges mehr zu machen. Und bei diesem Preis sollte man selbstverständlich in der Lage sein, selbst Hand anzulegen und Geld auszugeben, um diese Maschine weiter zu verbessern, aber hinterher darf man mit Stolz dann erklären „alles selbst erledigt“.

Würden wir nicht im heutigen digitalen Überwachungszeitalter leben – und solch einen ausgeprägten Verantwortungssinn an den Tag legen, um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden – könnte man damit auf einem Parkplatz sicher total gute Rennen austragen. Nur

um die Schweißperlen beim Gegner zu sehen – wer sich mit einer Laverda anlegen will, soll sich das vorher gut überlegen...

WAS KAUFEN & WIEVIEL ZAHLEN

Den wohlgemeinten Rat des englischen Laverda-Spezialisten Keith Nairn von Laverda Scozia (siehe Kasten) sollte man stets im Kopf behalten – die Maschinen sind betagt, werden sicherlich Pflege nötig haben und nicht nur in England, auch in Deutschland ist 40 Jahre alte italienische Exotik nichts für Pfennigfuchser.

Gute 3Cs sowie auch Jota-Exemplare werden bereits zu fünfstelligen Preisen

LAVERDA 3C

gehandelt – selbst dort gibt's oft keine Garantie, dass sie die eine oder andere Arbeit nötig haben. Wer ein Exemplar wie unsere Testmaschine von Made in Italy Motorcycles für etwa umgerechnet 6500 Euro ersteht muss dennoch eine komplette Restaurierung einkalkulieren. Beim Zurückdenken an die Testfahrt war die Leistung nicht unbedingt so heftig wie ich es mir vorgestellt hätte (verschlissene Laufbuchsen?) und die Schaltung war auch nicht immer perfekt vom dritten in den vierten Gang. Aber vielleicht ist das ja nur Einstellungssache – mit perfekt aufeinander abgestimmten Vergasern, sauberem Ventilspiel und per Stroboskop eingestellter Zündung und gut trennender Kupplung sieht alles gleich besser aus. Könnte aber ebenso gut sein, dass der Motor eine Überarbeitung nötig hat. Somit macht die Preisgestaltung doch Sinn – also eine Motorüberholung einkalkulieren, eine neue Auspuffanlage vielleicht auch, verschiedene Beschichtungsarbeiten oder kleinere Neuteile da und dort, und schnell wird die preisgünstige Laverda genauso teuer wie ein makelloser Exemplar. Selbstverständlich ist bei ersterer das Wissen von Vorteil, dass dort all die Sachen ordentlich gemacht, überholt oder neu angebracht wurden.

Wer eine Laverda kaufen will, muss

selbstverständlich zunächst seine eigene Modellrecherche betreiben. Laverda nahm sich damals in die Pflicht, nur qualitative hochwertige Komponenten einzusetzen, daher waren alle Modelle zuverlässig und langlebig. Lediglich bei den Baujahren 1978/79 gab es Probleme wegen der bereits erwähnten Änderungen an Kurbelwelle und Zylinderkopf.

Die meisten dieser Problemfälle wurden schon damals gelöst. Heute wird deshalb kaum was schiefehen, aber nach 40 Jahren kann freilich allerhand verschlissen sein.

Eine der Schlüsselzonen, die von Laverdabesitzern in der Regel verbessert werden, ist die Zündanlage. Auch diese war zwar schon damals recht zuverlässig, die anfangs noch standardmäßige Bosch-Zündung genügte sogar militärischer Spezifikation, war aber dennoch recht grob. Selbst nach zwei verbesserten Versionen fiel es der Bosch-, später auch der Nippon Denso-Lichtmaschine schwer, ihrer Arbeit ordentlich nachzukommen, was Zündung, Licht und Ladestrom anging. Die meisten Problemgeschichten, die Laverda betrafen, gingen auf dieses Konto. Heute freilich gibt es zahlreiche moderne Zündanlagen, die eingesetzt werden können – von Herstellern wie Elektronik-Sachse oder Redax. Mit Leistungen von 250 bis 320 Watt können

sie in der Regel alle Probleme in Sachen Elektrik lösen. Tuningmaßnahmen an den Laverda-Dreizylindermotoren sind auch recht häufig. Eine Jota war prinzipiell eine 3C mit schärferen Nockenwellen (bekannt unter 4C) und einigen Änderungen an der Auspuffanlage (geänderter Sammler), daher sind etliche 3C nun als Jota unterwegs. Es gab selbstverständlich auch andere sinnvolle Änderungen wie Umbauten auf hydraulische Kupplungsbetätigung, Umbau auf Mikuni RS Vergaser. Der „Old-School-Motor“ spricht freilich auch gut auf die üblichen „Old-School-Tuningmethoden“ an wie Strömungsoptimieren, Polieren und Bearbeiten der Ein- und Auslasskanäle.

Keith Nairn bemerkt, dass die Steuerzeiten der Nockenwellen ebenfalls enorm wichtig sind – bei vielen Motoren sind sie nicht korrekt. Wenn diese nicht genau aufeinander abgestimmt sind, läuft der Motor niemals so sanft wie er es eigentlich könnte. Direkt damit verbunden ist auch die Synchronisation der Vergaser – ein Punkt, den man ständig im Auge behalten und gegebenenfalls immer wieder nachkorrigieren sollte.

Keith schwört auf regelmäßige Ölwechsel alle 2500 km da es keinen richtigen Filter, sondern nur ein Sieb im Ölsumpf gibt (keine modernen synthetischen Schmiermittel



KONTAKTE

Internationaler Laverda Owners Club

www.iloc.co.uk

Laverda Scozia (Glasgow)

Laverda-Spezialist

www.laverdascozia.co.uk

0044 (0)7766 694567

Slater Laverda Motorcycles

Laverda Spezialist, Ersatzteile und

Reparaturen

www.slaterlaverda.com

Motalia

Laverda Ersatzteil-Spezialist

www.motalia.com 0044 (0)844 414 0380

verwenden). Die Antriebsketten an Nockenwelle und Primärtrieb sollten alle 30.000 km gewechselt werden, die Ventileinstellung erfolgt per Shims.

Zur Fahrwerksverbesserung gibt es Umbausätze auf Cartridgedämpfer für die Telegabel und selbstverständlich eine ganze Latte an Dämpferalternativen. Wer zuviel Geld hat, für den hält Piero Laverda selbst (der jüngere Sohn des Firmengründers Francesco) – durch Laverda Corse – einen '3C Tipo Endurance Spaceframe Kit' bereit, der auf dem 1976 eingesetzten Werks-Endurance Renner basiert, für etwa schlappe 9500 Euro. Der Fahrwerkskit umfasst alles, samt Verkleidung sowie Auspuffanlage, das fertige Gerät ist wirklich gelungen.

FAZIT

Eine Laverda zu fahren und zu besitzen ist nichts für Erschrockene, sondern was für „Macher“ und wie es Roger Winterburn beschreibt (siehe Kasten), benötigen diese Motorräder regelmäßige Pflege, um in einem erstklassigen Zustand zu bleiben. Zur Belohnung gibt es Höchstgeschwindigkeiten von weit über 200 km/h und einen unvergleichlichen Dreizylindersound aus dem Auspuff – außerdem eine tolle Optik.

Also genug als Ausgleich, das wollen wir hiermit betonen.

Keith Nairn hat darüber hinaus hundertprozent Recht, wenn er die Laverda als „die Velocette der siebziger Jahre“ bezeichnet. Das ist Qualität, meint er. Denn wie die Velocette-Maschinen besitzt auch die Laverda eine irgendwie magisch Kombination aus Seltenheit, Qualität und Alter, was recht beachtliche Preise rechtfertigt. Aber diese Dreizylinder sind echte Vertreter einer Motorradlegende – sie zeigten den Japanern eine ganze Weile mal ihr Heck. Eine tolle Kombination aus Hirn und Muskeln, die ihren Weg gemacht hat. Daher hat diese Maschine sicherlich Aussagekraft, ganz egal ob die Aussage einfach heißt (mit zusammengebissenen Zähnen): Mach mich happy, Breganzer Biest.. 🍀

WIR BEDANKEN UNS BEI

John Fallon und sein Team von Made in Italy Motorcycles in Stowmarket, Suffolk (00 44 1449 612900). John hat immer eine Auswahl an Laverdas, vom Gebrauchsmotorrad wie unsere Testmaschine hier bis hin zu seltenen und makellosen frühen Exemplaren. Sein Ausstellungsraum ist eine wahre Pracht für Liebhaber von Italo-Klassikern.

ICH REPARIERE SIE KEITH NAIRN LAVERDA SCOZIA

„Wer heute eine Laverda kauft, muss zunächst akzeptieren, dass beinahe alle Angebote ziemlich verschlissen sind. Die Dinger sind eben fast 40 Jahre alt und durch eine ganze Reihe von Besitzern, inklusive einigen ambitionierten Mit-Zwanzigern, die vermutlich damit ganz ordentlich herumgeheult sind ohne die Mittel zu besitzen, ihre Maschine anständig zu warten. Wer nicht gerade ein Exemplar kauft, dass eine Totalrevision hinter sich hat (die möglichst auch fotografisch festgehalten wurde), sollte eine umfangreiche Überholung einkalkulieren, um auf der 'sicheren Seite' zu sein. Wer sich dort nicht richtig reinkniet, wird so ein Fahrzeug nicht so zum Laufen bekommen wie es das Werk damals vorgesehen hatte. Doch es gibt durchaus auch echt gute Argumente für den Dreizylinder aus Breganze. Die Fahrzeuge sind unglaublich zuverlässig, alles kann repariert werden, beinahe alle Ersatz- und Verschleißteile gibt es noch als Originalteil oder als Nachbau. Freilich, wenn wir über eine Kurbelwellenüberholung, ein neu aufgebautes und ausdistanziertes Getriebe reden, muss mit 5000 Euro gerechnet werden. Was unbedingt wichtig ist, sind die richtigen Steuerzeiten – selbst frisch vom Band konnten die Steuerzeiten manchmal einige Winkelgrad vom Original entfernt sein. Ein gute Laverda – so etwas ist natürlich rar – ist echt der Kracher und mit Sicherheit ein tolles Bike. Änderung sind nirgendwo mehr nötig – obwohl eine moderne Zündung freilich schon einen gewaltigen Unterschied macht. Man sollte nur Teile einbauen, die dort perfekt funktionieren.“

