





Foto: Schwab

# Corsa nostra

**Eine neue Laverda 1000 ward Italo-Fans gegeben: die überaus sportliche RGS 1000 Corsa mit 95-PS-Motor und erleichtertem Fahrwerk.**

Die italienische Oberklasse läßt sich einfach und treffend charakterisieren: Sie ist eigenwillig, stolz und läßt Kritik nur ansatzweise zu.

Die Familie Laverda aus dem oberitalienischen Breganze gehört zu dieser Oberklasse. Und ihre Familienoberhäupter, Piero und Massimo, sind sehr stolze Italiener und zur rechten Zeit überaus nachtragend.

Uwe Witt aus Köln läßt sich charakterlich ebenso leicht einordnen. Der 27jährige entstammt einer bürgerlichen Familie, ist gegenüber Kritik sehr aufgeschlossen und hat einen klaren Blick für Realitäten. Er ist Importeur der italienischen Marke Laverda.

Der Konflikt scheint somit vorprogrammiert. Uwe Witt übt nämlich Kritik an der Laverda-Modellpolitik. Dabei spart er sich wohlweislich den Weg über die Alpen, um etwa Piero und Massimo Laverda Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten oder gar unverhohlene Kritik zu üben. „Distanz wahren“, lautet Witts Wahlspruch, der in zweierlei Hinsicht seine Berechtigung hat.

Wie er mit den Brüdern Massimo und Piero fertig wird, ist freilich seine Sache. Denn mit dem Bau einer Sportversion der erst vor gut einem Jahr vorgestellten Laverda RGS 1000 mit der Zusatzbezeichnung Corsa distanziert sich Witt nicht nur von der vorgegebenen Modellpolitik der italienischen Firmenleitung, sondern hauptsächlich von der Konkurrenz. Und ausschließlich dies ist beabsichtigt.

Uwe Witt: „Der klassisch-sportliche Charakter der Laverda-Motorräder ist durch die letzten Modelle etwas verwässert worden. Der Versuch, durch optische Retuschen und außergewöhnliche Detaillösungen – wie etwa der Tankstützen im vorderen Verkleidungsteil – in die von japanischen Produktionen beherrschten Marktbereiche einzubrechen, ist von traditionellen Laverda-Fans mit Bedauern aufgenommen worden.“

Klassischer italienischer Motorradbau findet immer Interessenten – zumindest, solange es Motorräder vom Schlage einer Laverda RGS 1000 Corsa gibt. Die Änderungen, die Importeur Witt dem Basismodell, der RGS 1000, angedeihen ließ, zielten zunächst einmal auf Gewichtsreduzierung, denn mit vollgetankt saßen 265 Kilogramm zählt der italienische Dreizylinder eindeutig zu den Schwergewichten unter den Big Bikes.

Sämtliche Kunststoffteile – Verkleidung, Sitzbank und Seitenteile –, ab Werk aus durchweg rund fünf Millimeter starkem Kunststoff gefertigt, fielen der Gewichtsminimierung rigoros zum Opfer und wurden durch erheblich leichtere Teile aus Glasfaser-Laminat ersetzt.

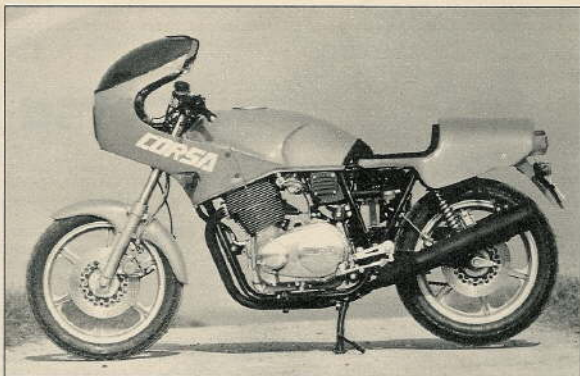
Die Grundform der Verkleidung, die im unteren Bereich eine harmonische Einheit mit dem Tank bildet, ist mit dem Original identisch, wenn auch das Oberteil um rund zehn Zentimeter gekürzt wurde. Die Verkleidung ist in Verbindung mit einer neuen Scheibe insgesamt niedriger, ohne dadurch

## Fahrbericht Laverda RGS 1000 Corsa

aber weniger Schutz vor Wind und Wetter zu gewähren.

Ein bei der RGS 1000 verstecktes Detail, der in die Verkleidung integrierte Tankstutzen, findet seinen Platz beim Corsa-Modell – wie es sich laut Witt gehört – an gewohnter Stelle: mitten auf dem wohlgeformten, 22 Liter fassenden Kraftstofftank.

Zusammen mit einer kleineren, 14 Ampere starken Batterie und einer leichteren Fußrastenanlage reduziert Witt das Gesamtgewicht nach eigenen Angaben um gut 25 Kilogramm, womit auch etwa die Grenze der Abseppungskur erreicht sein dürfte. Denn ein wesentlicher Gewichts faktor ist zweifellos das bullige Dreizylindertriebwerk, dessen Ausmaße allein schon respekt einflößend sind, und dessen einfacher, nahezu klassischer Aufbau sich wohltuend von der teils hochkomplizierten Maschinerie neuerer festmischer Produkte abhebt. Unklarheiten über den Ablauf im Innern des mächtigen Gehäuses gibt es nicht.



### Kleine Ursachen, große Wirkung: im Detail veränderte RGS-Verschaltung

Über den auf nun 998 cm<sup>3</sup> Hubraum (RGS 1000: 980 cm<sup>3</sup>) aufgebohrten Zylindern thront der zum Teil schamhaft verschaltete Doppelnocken-Zylinderkopf mit mächtigen 32-Millimeter-Deiortio-Vergasern. Im Kopf des mit 120 Grad Kurbelwellenkröpfungen arbeitenden Dreizylinders hat ebenfalls eine Veränderung stattgefunden. Sie soll zusätzlich dafür sorgen, daß das Triebwerk

nicht nur optisch Respekt einflößt: Der auf jetzt knapp einen Liter Arbeitsvolumen gebrachte Drilling kann in Verbindung mit größeren Einlaßventilen (41 statt 39,5 Millimeter) laut Corsa-Macher Witt nunmehr 95 PS bei 8000 Umdrehungen produzieren und übertrifft den Basismotor bei gleicher Drehzahl damit um immerhin 12 PS. Die ausgetauschten Teile, Kolben und

Ventile stammen übrigens aus dem italienischen Werk.

Wer nun ein unkultiviertes, laut brüllendes Aggregat erwartet, sieht sich angenehm überrascht. Zwar verteilt der Dreizylinder in unteren Drehzahlbereichen durchaus grobe Vibrationen, zeigt sich bei höheren Touren aber als Muster an Laufkultur. Zudem entpuppt sich der leistungsgestärkte Corsa-Mo-

### Laverda RGS 1000 Corsa: Technische Daten

#### Motor\*

Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, 120 Grad Kurbelversatz, quer eingebaut, Ölkühler, dohc, Tassenstößel, Steuerantrieb über Rollenkette, je zwei Ventile, Bohrung  $\times$  Hub 75,6  $\times$  74 mm, Hubraum 998 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 10, Nennleistung 70 kW (95 PS) bei 8000/min, drei Deiortio-Vergaser,  $\varnothing$  32 mm, kontaktlose Zündung, Drehstromgenerator 250 W, Batterie 12 V/14 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, E-Starter, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette.

#### Fahrwerk\*

Doppelschleifen-Rohrrahmen, Teleskopgabel vorn, Standrohrdurchmesser 38 mm, Dämpferverstellung stufenlos, Federweg



**Nicht nur optisch respekt einflößend: 95 PS bei 8000 Touren leistet der auf 998 cm<sup>3</sup> Hubraum aufgebohrte Dreizylinder mit 120 Grad Kurbelwellenversatz**

130 mm, zwei Federbeine mit Ausgleichsbehälter hinten, Federbasis fünfmal verstellbar, Federweg 95 mm, Radstand 1510 mm, Nachlauf 105 mm, Doppelscheibenbremse vorn,  $\varnothing$  280 mm, Scheibenbremse hinten,  $\varnothing$  280 mm, Festsattel, Scheiben schwammend gelagert, Betätigung vorn/hinten hydraulisch, Bereifung vorn 100/90 V 18, hinten 130/90 V 18.

#### Abmessungen und Gewichte\*

Tankinhalt 22 Liter, davon 3 Liter Reserve, Gewicht vollgetankt 245 kg, zulässiges Gesamtgewicht 440 kg.

Preis: ca. 16 000 Mark

Importeur: Moto Witt GmbH, Rheinanhafen, Halle 7, 5000 Köln 1

\* Herstellerangaben



### Zweckmäßig: Tankverschluss am angestammten Platz

tor ganz und gar als durchzugfreudiges Triebwerk; ein Gebaren, das dem Basis-Dreier etwas fremd war. Nach dem ersten Drehzahlrind legt der Corsa-Motor überdies in vitaler Manier, akustisch untermalt von einer kernigen Geräuschkulisse, kontinuierlich bis in höhere Tourenregionen zu.

Die Fahrleistungen der RGS 1000 (Test in MOTORRAD

15/1982) dürfte die Corsa ein gutes Stück übertreffen; neben der Leistungskurve sicherlich auch ein positives Ergebnis der Gewichtsreduzierung.

Daß sich ein geringes Gewicht ebenso positiv auf das Fahrverhalten auswirkt, ist einfach nachzuvollziehen. Diese Weisheit hat sich bei den Motorradherstellern mittlerweile auch herumgesprochen. Unabhäng-

gig von seinen Abspeckmaßnahmen hat Importeur Witt die klassischen Rezepte italienischen Fahrwerksbaus völlig beibehalten, nur eben die Zutaten etwas verfeinert.

Vorn arbeitet nunmehr eine in der Dämpfung verstellbare Marzocchi-Telegabel höherer Verarbeitungsgüte, die dem Seriendatent aus gleichem Haus überlegen ist. Sie spricht, ebenso wie die hinteren, nachträglich im Bereich der Dämpfung veränderten Serienfederbeine, erheblich feiner auf Bodenunebenheiten an und sorgt so – trotz spartanisch gepolsterter Sitzfläche – für weitgehend ausreichenden Fahrkomfort.

Die Gabel ist zudem in überarbeiteten Gabelbrücken fixiert, die in Form und Auslegung für zehn Millimeter mehr Nachlauf bei gleichzeitig gut elf Millimeter geringerer Radstand sorgen. In Verbindung mit der niedrigeren Sitzposition resultiert daraus ein ausgezeichnetes Handling. Die Corsa reagiert auf die Lenkkommandos überaus feinfühlig und legt selbst bei hohen Geschwindigkeiten in Schräglage ein neutrales Fahrverhalten an den Tag.

Lastwechselreaktionen, bei schneller Kurvenfahrt provoziert, blieben bei den ersten Testfahrten ebenfalls ohne Einfluß auf das Fahrverhalten. Das läßt auf anständiges Fahrwerkbenahmen auch in Bereichen der Höchstgeschwindigkeit hoffen. Ein Bewertungspunkt, der bislang noch nicht auszuloten war. Denn der Motor des von MOTORRAD gefahrenen Exemplars war noch jungfräulich und somit kaum geeignet, um in qualitative Grenzbereiche des Chassis vordringen zu lassen.

Freilich beginnt die Begeisterung für die Corsa auch schon viel früher, quasi im Stand. Ohne modische Extravaganzen überzeugt ihr italienischer Mafianzug ganz und entspricht damit wieder dem Stil klassischer italienischer Big Bikes.

Die Brüder Piero und Massimo Laverda werden sich eines öffentlichen Kommentars bezüglich der Wittschen Initiative sicherlich enthalten; dazu sind sie als Italiener zu stolz. Solange das Ergebnis der Kritik aber so aussieht wie die Corsa, werden sie kaum etwas gegen Eingriffe in ihre Modelpolitik einzuwenden haben.

Horst Vieselmann

## Neuheiten auf dem Mailänder Salon (23. bis 27. November)

### Benelli

Benelli, die zweite Marke im Konzernverbund des Innocenti- und Maserati-Eigners Alejandro de Tomaso neben Moto Guzzi, entwickelt wenig Initiativen. Nicht neu in Mailand, aber endlich auf dem Markt ist die 304, eine vergrößerte Version des bislang kleinsten Vierzylinder-Viertakters 254.

### Cagiva

Bei Cagiva wird mit Hochdruck an der Modellreihe mit dem Ducati Pantah-Motor gearbeitet. In Mailand wird auf jeden Fall die Tourenversion mit 350 und 600 cm<sup>3</sup> stehen, die technisch gegenüber dem Ducati-Original kaum verändert ist. Der Rahmen mit zwei Federbeinen hinten bleibt; nur Tank, Sitzbank, Verkleidung und Instrumente werden in Cagiva-Design gehalten. In letzter Minute könnte

auch die entsprechende Enduro fertig werden, die aber mit Zentralfederbein hinten und neuem Rahmen wesentlich mehr Neukonstruktionsaufwand erfordert. Aus dem bisherigen Cagiva-Programm sind Namensänderungen zu melden: Die 125er-Enduro heißt jetzt Aletta Rossa, der Straßenzweitakter SST 350 wird Ala Verde genannt.

### Ducati

Trotz des mit Cagiva geschlossenen Vertrags stellt Ducati auf einem eigenen Stand ein Programm aus. Die Pantah-Typenalterungsentscheidungen, da dieser Motor nur noch an Cagiva geht. Die großen V-Motoren werden noch in Eigenregie hergestellt. Neu in Mailand ist die 1000 S 2, eine vergrößerte Version des Königswellen-Zweizylinders. Die S 2 erhält damit auch, wie vorher schon die

Hailwood Replica, eine Trockenkupplung mit hydraulischer Betätigung, nikasilbeschichtete Zylinder und einen Offizier im Hauptstrom. Eine offener Version dieser 1000er wurde schon mit knapp 230 km/h gestoppt.

### Fantic

Fantic zeigt in Mailand eine Raider 250. Diese Enduro erhält den schon aus den Trialmaschinen bekannten, luftgekühlten Zweitaktmotor eigener Fertigung.

### Laverda

Neben dem Sondermodell RGS Corsa ist auf dem Stand der Breganzler Firma auch die Sparversion RGA mit kleinerer Verkleidung zu sehen. Für Italien bestimmt ist eine neue 125er, die nicht mehr wie bisher mit Zündapp-Motoren ausgerüstet wird. Die italienische Eigenkonstruk-

tion sieht aber dem deutschen Zweitakter nicht unähnlich.

### Morini

Moto Morini in Bologna nutzt das Baukastenprinzip zu immer neuen Variationen. In Mailand neu ist die 350 K2, eine vor allem optisch überarbeitete Version mit dem luftgekühlten V-Motor. Ein kleiner Einzylinder-Viertakter treibt eine neue Enduro an: die Kangaro 125.

### Moto Guzzi

Die längerwarteten Vierventiler von Moto Guzzi haben nun in Mailand Premiere. Sie sind in neuen Sportmodellen mit 350 und 650 cm<sup>3</sup> zu finden, die den bisherigen Sportversionen Imola und Monza ähnlich sehen. Daneben gibt es eine V 85 California und einen neuen 125er-Zweitakter. Der Zweizylinder, früher von Benelli gemacht, erhielt Wasserkühlung.