

CLASSIC

KLASSIKER YOUNGTIMER SZENE MARKT



AUF ACHSE



**ZWEITAKT
GEGEN VIERTAKT**
Japanische Mittelklasse

Honda CB 400 F Kawasaki KH 400 Suzuki GT 380 Yamaha RD 400

AUF ACHSE



Laverda 1000
Starker Drilling

SPORT



STUDIO

Paton 500
Genialer Twin

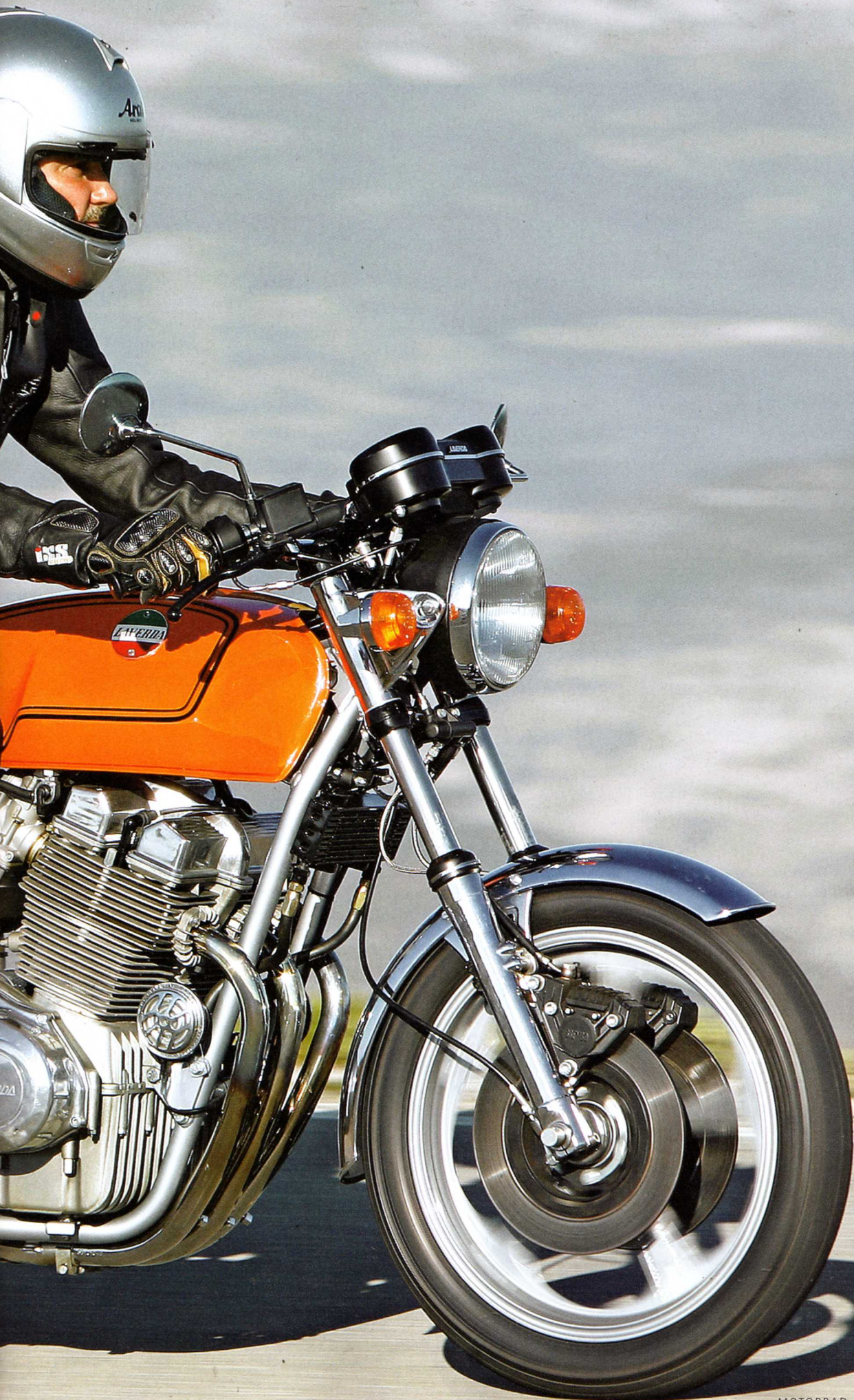


AJS V4 Kompressor
Druckvoller Vierer

Drei Satt

1971 präsentierte Laverda auf dem Mailänder Salon mit der 1000er nicht nur den größten Dreizylinder, sondern das Großserienmotorrad mit dem größten Hubraum überhaupt.







Wichtig steht der Dreizylinder im Rahmen,
wie ein ewiges Monument in Stahl und Aluminium gemeißelt.



Eines der wenigen nicht-italienischen Bauteile: japanische Denso-Instrumente



Rahmenrohre und Auspuffanlage führen unter dem Motor hindurch und geben die Sicht auf das komplette Triebwerk frei



Der ungewöhnliche, über Stirnverzahnungen in fünf Elemente geteilte Lenker lässt sich räumlich nach Belieben verstellen

TEXT: WALDEMAR SCHWARZ; FOTOS: FACT

Der Paukenschlag gelang den Laverda-Strategen gründlich. Zwar waren seit Jahren immer wieder Bilder von Prototypen einer Dreizylinder-Laverda durch die Presse gegeistert, doch als diese Ende November 1971 dann endlich auf der Messe stand, überraschte sie das Publikum gleichwohl. Aus der ursprünglich auf dem ohc-Zweizylinder basierenden Konstruktion hatte sich ein völlig eigenständiges Triebwerk mit zwei oben liegenden Nockenwellen und über Tassenstößel betätigten Ventilen entwickelt. 1000 cm³ und 80 PS sagten der japanischen Konkurrenz den Kampf an: Die Honda CB 750 mischte zwar schon den Markt auf, Kawasakis Z 900 stand aber erst im Herbst 1972 auf der IFMA. Doch damals wie heute (und wahrscheinlich noch übermorgen) hielten die Japaner ihre neuen Projekte möglichst lange geheim, zeigten sie der Öffentlichkeit erst, wenn sie produktionsreif waren. Die Italiener pflegten eher den umgekehrten Ansatz, machten viel Wind um Vorserienmodelle, um bis zur Serienreife noch einige Zeit ins Land gehen zu lassen: Laverda lieferte erst 1973 die ersten 1000er aus – mit Trommelbremse im Vorderrad. 1974 ersetzte diese eine Doppelscheibenbremse mit Brembo-Zweikolben-Festsätteln.

Erst 1975 bekam die Redaktion MOTORRAD endlich diese Version für einen ersten Test in Ausgabe 8/1975, der insgesamt äußerst positiv ausfiel, auch wenn der Tester beispielsweise das harte Fahrwerk monierte: „Die große Laverda fällt ganz und gar aus dem Rahmen ihrer Hubraumklasse. Sie ist eine reinblütige Sportmaschine, deren Auslegung voll auf diesen Verwendungszweck – und nur auf ausschließlich diesen zielt.“ Ungeachtet solcher Lorbeeren hatten die japanischen Hersteller die große Laver-



Zwei italienische Drillinge unter sich, mal klassisch mal modern. Nur eine Frage des Geschmacks?

da mittlerweile in Sachen Leistung überholt und lagen preislich deutlich unter dem 10 000 Mark teuren Drilling.

Wie wirkt die 1000er-Laverda mehr als 30 Jahre später? Wichtig steht der Dreizylinder im Rahmen, wie ein ewiges Monument in Stahl und Aluminium gemeißelt. Wichtig breitet sich das Kurbelgehäuse aus, wie für einen Mehrscheiben-Wankelmotor konstruiert. Wichtig schließen die charakteristischen kantigen Ventildeckel Zylinder und Zylinderkopf oben ab. Wichtig dominieren der satt 200 Millimeter große Scheinwerfer und der Rahmen mit dem ellenlangen Steuerkopf die Frontansicht.

Das von MOTORRAD CLASSIC getestete 1977er-Modell verfügt bereits über Gussträder und eine Scheibenbremse im Hinterrad, doch motorseitig hat sich seit dem Urmodell nichts Wesentliches geän-

dert. Mit der ungewöhnlichen Kröpfung der Kurbelwelle – der mittlere Hubzapfen ist gegenüber den beiden äußeren um 180 Grad versetzt – wollten die Ingenieure einst freie Massenmomente eliminieren. Sicher spielten auch Überlegungen eine Rolle, es aus Prinzip anders zu machen als andere Triple-Konstrukteure. Erst 1982 schlossen sie sich der Dreizylinder-üblichen Kröpfung von jeweils 120 Grad Versatz an. 80 DIN-PS bescheinigte der Hersteller der Laverda 1000, 78 PS blieben davon im Kraftfahrzeugschein übrig. Damit spielte sie neben einer Kawasaki Z 900 in der obersten Zweiradliga, auch wenn sie deren Höchstgeschwindigkeit mit 209,4 km/h knapp verpasste.

So imposant die Erscheinung der Laverda ist, so wenig entgegenkommend zeigt sich sie bereits im Stand: Der Fahrer muss nicht einmal besonders klein oder kurzbeinig sein, um die Laverda wie eine Ballerina nur auf den Fußspitzen stehend ausbalancieren zu können, den Oberkörper dabei über den langen Tank gestreckt. Der Lenker lässt sich zwar dank je zweier Stirnverzahnungen zu beiden Seiten der Klemmung vielfältig justieren, doch insgesamt kann die für damalige Verhältnisse äußerst innovative Ergonomielösung nichts an der gestreckten Sitzposition ändern. Die Kuppelung fordert überdies energischen Zugriff und stählt über kurz oder lang die Muskeln, so sie nicht vorher erschlaffen.

Lassen wir den opulenten Drilling zu Wort kommen: Hörbar müht sich der Anlasser, die dicken Kolben über den oberen Totpunkt zu wuchten, aber irgendwie gelingt es ihm jedes Mal auf den letzten Dreh, dem Triple Leben einzuhauchen, notfalls mit kurzer Hilfe des Chokes. Am nächsten kommt die Akustik englischen Gleichläufern, doch irgendwo ist noch der Sound einer Honda CB 450 versteckt. Guttural aus niederen Drehzahlen – man meint, jeden einzelnen Verbrennungstakt





Ein echtes Männermotorrad mit ureigenem
rustikalen Charme und einem hohen Grad an Exklusivität.



Drei in eins in zwei: Die drei Krümmer
laufen unter dem Getriebe zusammen und
enden in zwei konischen Schalldämpfern



Zwei Brembo-Zweikolbensättel sorgen
für gute Verzögerung, jedoch nur, wenn
der Fahrer beherzt zugreift



Der Fachmann staunt, der Wanderer
wundert sich: Der gallische Albverein war
von der Laverda höchst angetan

wahrzunehmen – wummert der Dreizylinder in Basslage, ein bisschen wie ein großvolumiger Großkolben-V8, an dessen raues Klangbild die unregelmäßige Zündfolge des 1000ers erinnert. Bei höheren Drehzahlen geht das sonore Wummern in regelrechtes Donnern über, als wolle der Triple den Fahrer durch die Trichter verschlingen. Doch das Inferno kann nicht nur laut, es setzt sein Donnern auch physisch in strammen Vorwärtsdrang um. Im Stakkato reißt der große Drilling die Laverda nach vorn, ohne in irgendeinem Drehzahlbereich Schwäche zu zeigen. Das Spitzenpotenzial unter den Motorrädern der 70er-Jahre untermauert der vom Laverda-Spezialisten Willi Wernld toprestaurierte Triple heute noch: Geradezu spielerisch schiebt der 1000er die Fuhre plus Fahrer in jedem Gang an. Und gibt trotz oder vielleicht gerade wegen der ungewöhnlichen Kurbelwellenkröpfung unmissverständlich zu verstehen, dass sich im Motor erhebliche Massen auf und ab bewegen. Markige Vibrationen, die mit steigender Drehzahl an Intensität zunehmen, teilt der Drilling über Lenker und Fußrasten aus. Hinter den für kernige Lebensäußerungen bekannten Zweizylinder-Laverda muss dieser Triple nicht zurückstehen.

Auch das Fahrwerk hat seine ganz eigene Dynamik. Auf ebenen Fahrbahnen nimmt es das Temperament des Drillings noch relativ gelassen hin. Bei Bodenwellen in Schräglage beginnt das Chassis dann aber schon mal zu rühren, stellt sich zum Teil unwillig auf und stößt an die Grenzen seiner Stabilität. Dabei ist die Laverda mit aktuellen Metzeler besohlt. Eine Kawasaki

Z 1000 des gleichen Baujahrs beispielsweise beherrscht mit moderner Bereifung diese Disziplin deutlich besser.

Zudem spürt der Fahrer wenig Rückmeldung vom Vorderrad. Er fühlt sich entkoppelt, die Lenkung vermittelt kaum Kontakt zur Fahrbahn. Auch in Sachen Handlichkeit reicht die 1000er nicht an die gleich schwere Konkurrenz aus Japan heran, egal ob es am höheren Schwerpunkt oder der Fahrwerksgeometrie liegen mag. Mit 249 kg attestierte die MOTORRAD CLASSIC-Waage der Italienerin nahezu das gleiche Gewicht wie der Kawasaki Z 1000. Während die Gabel zwar straff abgestimmt ist, aber Bodenunebenheiten noch ordentlich absorbiert, teilt die hintere Federung mit den Nachrüstfederbeinen von Koni dem Fahrer die Fahrbahnbeschaffenheit ähnlich hart mit wie die originalen Bauteile.

Dafür glänzen die Bremsen, die zu ihrer Zeit das Maß der Dinge waren. Die Brembo-Anlage mit den Zweikolbenfestsätteln verlangt zwar strammem Zugriff, beißt dann aber auch heute noch kräftig in die Gusscheiben, die einen hohen Reibwert garantieren. Dass sie bereits nach einer Nacht in einer feuchten Garage Spuren von Flugrost zeigen, nimmt man dafür gern in Kauf.

Die Laverda 1000 verlangt Einsatz vom Fahrer, egal ob beim Lenkimpuls, zum Kuppeln oder an der Schaltung. Ebenso unverfälscht teilt der Motor sein Befinden dem Fahrer akustisch und durch Vibrationen ungefiltert mit. Kein Wunder, dass Laverda das Stigma „Landmaschinenfabrikant“ lange nicht ablegen konnte; die 1000er-Dreizylinder-Maschine erinnert in einigen Eigenschaften an Produkte aus dem Agrarbereich: Sie zu fahren bedeutet, kräftig zuzupacken und mit dem ganzen Körper Einsatz zu zeigen. Ein echtes Männermotorrad mit ureigenem rustikalen Charme und einem hohen Grad an Exklusivität. □

Schnörkellose Linienführung zeichnete die meisten Laverda aus. Heckbüzel und Sitzbank stammen von der 1200 TS



TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart	Luftgekühlter Dreizylinder-Reihenmotor, zwei Ventile pro Zylinder, über zwei oben liegende Nockenwellen und Tassenstößel betätigt
Bohrung	75 mm
Hub	74 mm
Hubraum	981 cm ³
Verdichtung	9,0:1
Leistung	78 PS bei 7800/min
Drehmoment	75 Nm bei 7000/min
Gemischaubereitung	Dell'Orto-Rundschiebervergaser mit Beschleunigerpumpe, PHF 32, Ø 32 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Starter	E-Starter
Lichtmaschine	Wechselstrom, 12 V, 125 W
Zündung	Unterbrechergesteuerte Batterie-Spulenzündung

KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärtrieb	Triplex-Rollenkette
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbad
Getriebe	Fünfgang, klauengeschaltet
Sekundärtrieb	Kette

FAHRWERK

Rahmenbauart	Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr
Radführung vorn	Telegabel, Ø 38 mm
Radführung hinten	Zweiarmschwinge aus Stahlrohr, zwei Federbeine
Federweg vorn/hinten	130/90 mm
Räder	Gussräder
Reifen vorn	3.50 V 18
Reifen hinten	4.00 V 18
Bremsen vorn	Doppelscheibenbremse, Ø 280 mm, Zweikolbenfestsattel
Bremsen hinten	Scheibenbremse, Ø 280 mm, Zweikolbenfestsattel

MASSE UND GEWICHTE

Radstand	1486 mm
Gewicht vollgetankt	249 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	209 km/h (MOTORRAD-Messung)
Beschleunigung 0–100 km/h	4,7 s

PREIS

9995 Mark (1977)

HERSTELLER

Moto Laverda Spa, Breganze, Italien
