

# Landliebe

**I**m Laufe seiner Motorrad-Mechaniker-Lehre legte Luthi so manch kränkelndem Milwaukee-Twin seine heilenden Hände auf. Sein Herz schlug jedoch immer schon für die rassigen Bikies aus dem Hause Laverda – eine Leidenschaft, die er mit seinem Chef teilt. Auf dessen Unterstützung konnte er auch bauen, als er im November '93 mit einer desolat aussehenden Laverda 1000 „Jota“ in der Werkstatt aufließ. Die aus Italien kommende Maschine war – tifosi-typisch – mit einer Vollverkleidung, einem schwülstigen Monocoque und einer barbarischen 3-in-1-Anlage verunstaltet worden und machte einen verfallenen Eindruck.

Nach einer Probefahrt auf dem Hof zerlegte Luthi das Motorrad komplett und nahm sich als erstes den Rahmen vor. Der Lenkkopf, der zum Reissen neigt, wurde mit zusätzlichen Knochenblechen innig mit dem restlichen Rohrwerk verbunden. Dann räumte Luthi das Rahmendreieck leer und schweißte einen Halter zur Aufnahme eines dezenten Stromsponders ein. Die vom rennsport-begeisterten Vorgänger eingebaute, bleischwere Magnesium-Kastenschwinge wurde durch eine erheblich kürzeren Laverda RGS-1000-Schwinge ersetzt. Diese mußte allerdings vorher an der Aufnahme abgedreht und im Rahmen mit Bronze neu ausgebuchst werden. Effekt: Der Verlust von drei Kettengliedern und ein erheblicher Gewinn an Handlichkeit.

Ein weiterer Handlungsvorteil wurde durch das Versetzen der Stoßdämpfer-Aufnahmen von den hinteren Rahmenauslegern zu den Stützstreben des Rahmenhecks erzielt, wobei die alten Aufnahmen eliminiert und die Ausleger gekürzt wurden. Schließlich wurde der Rahmen blau kunststoffbeschichtet.

In etwas desolatem und optisch versaubeuteltem Zustand kam die Laverda aus Italien. In der Werkstatt von Moto Wilt reifte sie zwischen gepflegten Schwestern langsam zur Schönheit

Die Gabel beließ Luthi im Originalzustand und polierte lediglich Brücken und Tauchrohre. Die Clip-Ons mit den originalen Armaturen stammen von einer RGS 1000 und werden an ihren Enden durch Hella-Ochsenaugen komplettiert, links mit einem Spiegel im Zahnarztformat, der dank konvexer Formgebung eine einwandfreie Rücksicht ermöglicht.





Nicht jeder, der sich  
mit Harleys beschäftigt,  
verfällt auch zwangsläufig  
dem Mythos dieser Marke

Alternativ zu den originalen Gufträdem montierte Luthi Akront-Felgen der Dimension 2.5" x 18" vorne und 3.5" x 18" hinten. Diese sind mit VA-Speichen auf in Kleinserie gedrehten Naben befestigt. Die vordere Brembo-Bremsanlage verblieb bis auf die Eigenbau-Stahlflex-Leitungen im Originalzustand, hinten kam eine RGS 1000-Scheibe zum Einsatz, deren Bremszangenhalter und -abstützung selbstgeschnitzt wurden.

## Internationale Teile

Die filigrane Rastenanlage mit den verkürzten Schaltwegen steuerte ein holländischer Laverda-Enthusiast namens Van Dyk bei. Den Originaltank ergänzte Luthi durch Verkleidung und Höcker der berühmten Laverda-SFC-Rennmaschine. Für Erleuchtung sorgt ein Lada-Scheinwerfer, für Information Smiths-Uhren der 750er Laverda, die sich an einen Sporty-Instrumentenhalter klemmten.



Neuer Batteriekasten, an das Rahmendreieck versetzte Stoßdämpfer-Aufnahme

## Der innere Zustand des Motors war besser, als man von Außen vermuten konnte

Nachdem er die Fahrwerks-Komponenten mit abgedrehten VA-Inbusschrauben verbunden hatte, knöpfte Luthi sich den Motor vor. Erstes Aha-Erlebnis: Trotz des vergammelten Äußeren der Maschine zeigte sich das Innenleben des 74er Motors in gutem Zustand und wurde noch aufgewertet durch ein paar bereits montierte, „scharfe“ C4-Kockenwellen. Blockseitig mußte nur das Getriebe neu gelagert werden. Außerdem baute Luthi die grosse Ölpumpe der RGS 1000 ein, um den Ölkreislauf durch einen externen Feinfilter von HD zu ergänzen – eine Maßnahme, die der Lebensdauer des rollengelagerten Motors sehr zugute kommt.





Der Kopf mußte umfangreichere Linien über sich ergehen lassen. Nachdem die Einlässe von 38 auf 40 mm vergrößert und alle Kanäle angeglüht und poliert worden waren, setzte Luthi Blödfrei-Sitzringe und neue Ventile ein und lagerte die Nockenwelle neu. Den drei Zündkerzen wurde ein elektronischer Vorgesetzter aus dem Hause DMC verpasst. Die Auswirkungen der Maßnahmen zeigten sich alsbald auf dem hauseigenen Prüfstand: Das durch die 32er-Schlände inhalierete Gemisch setzt nach schwingvoller Oxidation satte 90 PS und 80 Nm frei – bei Drehzahlen um 4000. Womit wir beim wichtigsten Unterschied zu japanischen Mehrzylinder-Motoren wären: Statt beiseren Gekreisches entweicht den „Jota“-Edelstahlrohren ein soziales Brüllen, das selbst Luthi-Fans wie mir Schauer über den Rücken jagt. Luthi, wo bleibt meine 90er Motorsound-Cassette?

Zum Schluß noch ein Dankeschön an Meister Will, der Luthi mit Tat und Teilen zur Seite stand, sowie an Newman's Airbrush Connection für den edlen Lackauftrag.

*Pill*



**Filigran und derbe:** Die Fußrastenanlage stammt aus Holland, ein offener Ansaug gehörte früher zum guten Ton

**Schlank:** Nur die herausragende Lichtmaschine stört die Linie, die drei Krümmer werden unter dem Motor zusammengeführt

