

# 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 Bikes 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 aufrief. Die aus Italien kommende Maschine war – tifosi-typisch – mit einer Vollverkleidung, einem schwülstigen Monocoupe und einer barbabrischen 3-in-1-Anlage verunstaltet worden und machte einen verfälbelten 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 Knotenblechen innig mit dem restlichen Rohrwerk verbunden. Dann räumte Luthi das Rahmendreieck leer und schweißte einen Halter zur Aufnahme eines dezenten Stromspenders ein. Die vom Rennsport-begeisterten Vorgänger eingegebauten, bleischweren 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 ausgebucht werden. Effekt: Der Verlust von drei Kettengliedern und ein erheblicher Gewinn an Handlichkeit.

Ein weiterer Handlingvorteil wurde durch das Versetzen der Stoßdämpfer-Aufnahmen von den hinteren Rahmenaustragern 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 versauertelem Zustand kam die Laverda aus Italien. In der Werkstatt von Moto Witt reiste sie zwischen gepflegten Schwestern langsam zur Schönheit.

Die Gabel beließ Luthi im Originalzustand und polierte lediglich Brücke und Tauchrohre. Die Clip-Ons mit den originalen Armaturen stammten von einer RGS 1000 und werden an ihnen Enden durch Hella-Ochsenaugen komplettert, 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 Gussrädern 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 Bremzangenhalter und -stützung selbstgeschmiedet wurden.

### Internationale Teile

Die filigrane Rastenanlage mit den verkürzten Schaltwegen steuerte ein holländischer Laverda-Enthusiast namens Van Dykki 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 klammern.



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 Alfa-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-Nockenwellen. Blockseitig musste nur das Getriebe neu gelagert werden. Außerdem baute Luthi die grosse Ölspülpe der RGS 1000 ein, um den Ölkreislauf durch einen externen Feinfilter von HD zu ergänzen – eine Maßnahme, die die Lebensdauer des rollengelagerten Motors sehr zugute kommt.



## Bike

Der Kopf mußte umfangreichere Lüftung über sich ergehen lassen. Nachdem die Einlässe von .38 auf 40 mm vergrößert und alle Kanäle angeglitten und poliert worden waren, setzte Luthi Bleifrei-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-Schlünde inhalierte Gemisch setzt nach schwungvoller Oxidation satte 90 PS und 80 Nm frei – bei Drehzahlen um 4000! Womit wir beim wichtigsten Unterschied zu japanischen Mehrzylinder-Motoren wären: Statt heiseren Gekreisches entweicht den „Jota“-Edelstahlrohren ein sonores Brüllen, das selbst Enduro-Fans wie mir Schauer über den Rücken jagt. Luthi, wo bleibt meine 90er Motorsounds-Cassette?

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

Pili



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

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

