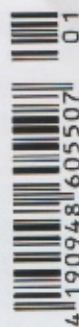


CLASSIC

KLASSIKER YOUNGTIMER SZENE MARKT



Exklusiv-Fahrbericht
Die legendäre
Kompressor-BMW

Großer Kenner-Wettbewerb



**GEWINNEN SIE EINE
Triumph Thruxton 900**



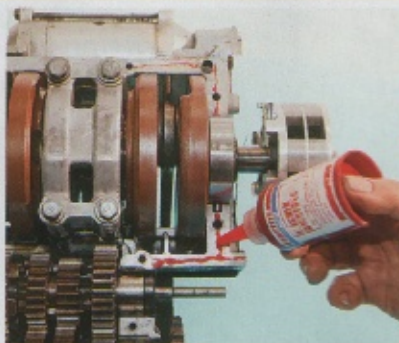
Youngtimer
KAWASAKI GPZ 900 R

Youngtimer
LAVERDA RGS 1000





20 **△ Unterwegs mit Druck-Sachen.** Richtige Legenden ranken sich um die geheimnisvollen Kompressor-BMW. Wir haben sie sogar vor dem Schreiben gefahren



84 **△ Wir machen eine Dichter-Lesung.** Damit Sie anschließend endgültig wissen, was es alles zu beachten gibt, wenn das Öl auch im Motor bleiben soll



36 **△ Fahren mit der Dreier-Bande.** Sie hatten nicht nur Hubraum und drei Zylinder; es gab auch drei verschiedene Modelle bei Laverda von der RGS 1000



Schale drum

Knapp zehn Jahre nach Vorstellung der ersten Laverda 1000 wies die neue RGS 1000 ungewohnte Qualitäten auf.

VON GERFRIED VOGT; FOTOS: ARCHIV, VOGT



Black is beautiful: Die RGS 1000 Corsa wurde offiziell nur in schwarz ausgeliefert, die zahmere Variante dagegen in Rot. Zwei einzeln abnehmbare Koffer, luxuriös mit Innentaschen ausgestattet, besass die besonders in Japan beliebte Touring-Version RGS 1000 Executive. Als Verkleidungsmaterial wurde ein bei Bayer entwickelter, stoßfester Kunststoff verwendet, der sich bereits bei Porsche-Stoßfängern bewährt hatte





Italienische Motorradschmieden verstanden sich stets als Botschafter des guten Geschmacks, egal ob dort kleine oder hubraumstarke Motorräder vom Stapel liefen. Laverda hatte sich seit Ende der sechziger Jahren mit dicken Brummern wieder mit in die Gilde der Anbieter von sportlichen Zweirädern eingereiht und machte da keine Ausnahme. Als Antwort auf Kawasakis neue Z1 erschien nach über drei Jahren Tüftelei die erste Dreizylindermaschine. Das Team um Luciano Zen war bei der Laverda 1000 nicht nur zum geschlossenen Schleifenrohrrahmen zurückgekehrt, sondern hatte den Prototyp des Triebwerks mehrfach überarbeitet: Der 981cm³-Motor besaß nun zwei Nockenwellen, welche die sechs Ventile über Tassenstößel bewegten sowie eine ungewöhnliche Auslegung des Motorkonzepts: Anstelle einer symmetrischen

Kurbelwellenkröpfung entschied Massimo Laverda sich für eine „flache“ Kurbelwelle: Beide Außenzylinder zünden dabei im Wechsel von 360 Grad während der dritte Zylinder um 180 Grad versetzt dazwischenfunkt. Der Kurbeltrieb, sechstellig und komplett wälzgelagert, war wie beim 750er-Aggregat per Kette mit den beiden dreifach gelagerten Nockenwellen verbunden, in punkto Primärtrieb vertrauten die Italiener auf eine Triplexkette, die mit-

**Gewöhnungs-
bedürftig und typisch
Italienisch:
Hart aber herzlich**

tels eines von außen verstellbaren Gleitschuhs gespannt werden konnte.

Wie die Modelle der SF-Serie fuhr sich die 1000er, bald mit Gußrädern, Scheibenbremse und Kunststoffbürzel dem Zeitgeist angepasst, dank Bronzebuchsenlagerung der Schwinge deutlich zielgenauer als die japanische Konkurrenz. Jedoch machten die italienischen Federelemente auch das neue Flaggschiff zum bockelharten Schwergewicht, Vibrationen führten nicht selten zum Bruch von allerlei Plastik am Ansaugtrakt, und die damals brandneue Bosch-Elektronik war nicht immer problemlos. Beim 25 000 Kilometer-Langstreckentest stellte MOTORRAD fest, daß die 1000 3 C wegen zahlreicher Kleinigkeiten – mal eine verstopfte Tankbelüftung, mal ein defektes Relais – negativ auffiel. 1978 mutierte die 1000er zunächst zur sportlicheren Jota, ein



Selten: Von der RGS 1000
Corsa gibt es knapp
200 Exemplare. Die
Bremsscheiben sind hier
schwimmend gelagert,
die Brembo-Zangen
aus der „Serie D'Oro“



Jahr später sollte das auf 1130 cm³ aufgebohrte Aggregat mit 86 PS der Konkurrenz paroli bieten.

Importeure und Kunden klagten über mangelnden Komfort, aber auch mit Verarbeitungsmängeln hatte das Werk in Breganze zu kämpfen. In Breganze war Handlungsbedarf, denn die japanische Konkurrenz war anfang der Achtziger Jahre zahlreich und vor allem billig: Hondas CB 900 F2, 95 PS stark, kostete 11044 Mark, für knapp 13000 Mark gab es schon Suzukis neue, futuristisch-designte 1100er Katana. Und Yamahas Dreizylinder XS 850, immerhin nominell 79 PS stark und auf dem Papier 196 km/h schnell, war schon für 7915 Mark zu erstehen. Obwohl Laverda bei der Jota modernes Equipment wie eine hydraulische Kupplung und endlich eine 240 Watt-Lichtmaschine von Nippon Denso verbaut hatte, entschloss sich das Team um

Exklusives Design – nicht nur dank Tankklappe in der Verkleidung

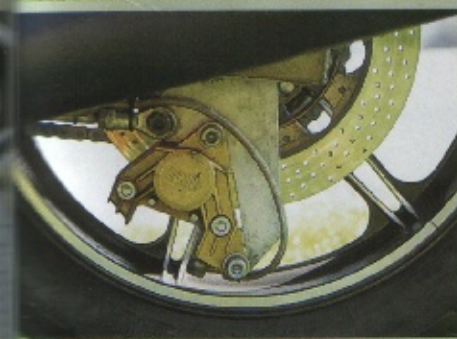
den Ingenieur Luciano Zen Anfang 1981 zu einer totalen Zäsur: Ein neues Modell mit einem völlig überarbeiteten Motor sollte frischen Wind bringen und Kunden ansprechen, die sonst gerne zu einem „Japaner“ gegriffen hätten.

Auch stellten sich die Konstrukteure die Frage, ob der Dreizylinder nicht doch manierlicher laufen würde und vor allem durchzugsstärker wäre, würde man die Kurbelwellen mit symmetrischem Hubzapfenversatz versehen. Da der Motor keine

tragende Funktion übernahm wie an den Zweizylindermaschinen der SF-Baureihe, entschied Zen, sein Chefzeichner Adriano Valente samt Mitarbeiter Mariano Fioravanzo, zunächst den Jota-Rahmen mit sechs Silentblöcken zu bestücken, aber für die künftige Maschine nicht ungeschoren zu lassen. Neue, per Computer errechnete Nockenwellenprofile sollten im mittleren Drehzahlbereich für mehr Dampf sorgen. Mariano Roman, heute Technischer Direktor bei Aprilia, damals noch in Ausbildung, war Anfang der Achtziger Jahre enger Mitarbeiter im Konstruktionsteam und machte sich für einen Gitterrohrrahmen stark. Aus Zeitgründen entschied Zen, sich am bestehenden Jota-Fahrwerk zu orientieren und vor allem auf wichtige Details zu achten. Nicht ein zentrales Rückgrat, sondern ähnlich dem SF 750-Rohrwerk ein Geflecht aus drei zusammen verschweissten Oberzügen bildete die neue Rahmenschlaufe. Die Gesamthöhe des Motorrades sollte ebenfalls gesenkt werden, denn mit der Jota-Sitzhöhe von 850 Millimeter hatten viele Kunden Schwierigkeiten.

Ein weiterer Aspekt war die Tatsache, dass Laverda zwar sein sportliches Image beibehalten wollte, jedoch von den Marketing-Leuten die Rückmeldung kam, dass die Jota wie auch die 1200er schlicht und ergreifend zu laut seien. Auch dies machte Zens Team die Entscheidung leichter, den Motor umzukonstruieren. Neben einem überarbeiteten Getriebe und der verstärkten Acht-Scheiben-Kupplung setzten Zen und sein neuer Kollege Giuseppe Bocchi auf Geräuschminderung durch zwei Einfachketten als Ersatz der bisher verwendeten Triplexkette. Vorgabe war das Herantasten an den japanischen Standard, ohne die sportlichen Merkmale aufzugeben. Änderungen gab es auch am Getriebe: Die ersten drei Gangstufen, bisher 2,618/1,883/1,373 übersetzt, wurden auf näher zusammengerückt und auf 3,036/2,050/1,486 geändert.

Als Designer wurde Giuseppe Ricciuti verpflichtet, der in Rom ein Design-Studio mit dem klangvollen Namen „Futura“ betrieb. Die neue Laverda sollte Akzente setzen – so entschloss sich Ricciuti für den modernen Einfüllstutzen in der Verkleidung und ein Instrumentenbrett, das aus dem Automobilbau hätte stammen können und sogar eine Tankuhr beinhaltete. Nicht nur die formschöne Halbschale mit Innenverkleidung, auch die spannungsvolle Tankform mit an den Einbuchtungen angesetzten Seitenabdeckungen machten die RGS, deren Namenskürzel für Real Gran Sport stand, unverwechselbar. Patentieren lies sich Laverda Giuseppe Bocchi Idee mit der piffigen, in der neuen Schwinge integrierten Exzenterverstellung der Fahrer-



Verkehrte Welt: Jörg Strehler hat wie die meisten Italo-Big Bike-Eigner selbst Hand angelegt und den hinteren Bremssattel versetzt. Stahlflexleitungen sorgen außerdem für einen dauerhaft zuverlässigen Druckpunkt. Die 77 000 Kilometer sieht man der sportlichen Diva nicht im mindesten an



Ruckzuck: Das Sitzbrötchen ist wie das Heckbürzel nur aufgesteckt. So wird die rote RGS im Nu sozuztauglich. Typisch RGS: Stabiles Rohrgeflecht unter dem Tank, Einfüllstutzen in der rechten Verkleidungsfront und übersichtliches Cockpit



fussrasten. Mitte 1981 waren die erste Vorserienexemplare fertig und wurden Test gefahren. Der Öffentlichkeit vorgestellt wurde die neue RGS im Herbst 1981 auf der Mailänder Herbstmesse.

Kein Wort über die neue RGS findet sich im MOTORRAD-Katalog 1981/2 – wohl auch deshalb, weil sich erst kurz vor Redaktionsschluss ein neuer Importeur, Uwe Witt aus Köln-Meschenich, bereit fand, die schweren Dreizylinder anzubieten. Erste MOTORRAD-Fahreindrücke gab es in Stefano Parmeggianis' Fahrbericht im Frühjahr 1982. Ein erster Test im Sommer verlief durchwachsen: Von den zunächst im Heimatland angegebenen 91 PS blieben der deutschen Variante nach dem TÜV-Termin gerade mal 80 PS bei 8000 Touren übrig. Die Leistungsmessung auf dem Bosch-Prüfstand zeigte gar nur 79 PS bei 7800/min. „Aus dem kernigen Dreizylinder ist ein Leisetreter geworden, der Mühe hat, die Ansaugluft zur Gemischaufbereitung durch den engen Saugkanal einzusatmen“, schrieb Horst Vieselman, relativierte wenige Zeilen später aber seine etwas überspitzte Fomulierung. „Auch qualitativ kann kaum ein Konkurrenzmodell aus gleichem Land mit der RGS mithalten.“

Als logische Konsequenz verkaufte sich die überarbeitete Jota hierzulande ganz annehmbar, die RGS jedoch war ein seltenes Bild – daran hat sich auch 20 Jahre später nichts geändert. Die vier RGS haben wir daher in der Schweiz aufgetrieben. Wäh-

rend die rote von Andreas Lauber eine Standardversion ist, sind die anderen drei wirklich rare Stückchen: Jörg Strehlers Motorrad etwa ist eine jener RGS Corsa, die ab 1984 als Sonderserie aufgelegt wurde – quasi als Antwort auf Romolo Baldis' TT1-Titel, den er 1982 auf einer modifizierten RGS erworben hatte. „Der englische Importeur Three Cross hatte die Corsa damals als Black Magic bezeichnet“, erklärt der Besitzer. Der Enthusiast hat sein 95 PS-Schätzchen mit Fournales-Federbeinen und einer geänderten Schwinge verbessert. Neben der Corsa erschien auch eine Touring-Version namens RGS 1000 Executive mit Seitenkoffern. Letztere wurde hierzulande nicht angeboten, die höher verdichtete Corsa sollte 16 000 Mark kosten und war den meisten Kunden schlichtweg zu teuer. In England dagegen war der Tester von „Which Bike“ Anfang 1984 begeistert. „Bei Geschwindigkeiten jenseits von 130 Meilen pro Stunde ist die Corsa einfach das derzeit fahrstabilste Motorrad.“ Tatsache ist, dass die RGS auch heute noch flott fährt – die Verkleidung bietet guten Wetterschutz. 77 000 Kilometer stehen bei der schwarzen Corsa heute auf der Uhr, nur einmal hatte der Besitzer Ärger, als ein Lager der Auslassnockenwelle eingelaufen war. „Vermutlich hat der Vorbesitzer nie den Ölfilter gewechselt,“ erklärt Strehler.

Die Vibrationen der RGS halten sich in Grenzen, der Verschleiss' auch, sagten noch die Besitzer, dann Salü. □



Schweizer Strahlemänner: Diese vier lassen es auf ihren 1000ern gerne mal krachen – am liebsten auf Strassen rund um den Vierwaldstätter See

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

	Fahrtwindgekühlter Reihen-Dreizylinder-Vertikalmotor, 120 Grad Kurbelversatz, quer eingebaut, zwei oberliegende Nockenwellen (Dohc), wälzgelagerte Kurbelwelle
Bohrung in mm	75
Hub in mm	74
Hubraum in cm ³	981
Verdichtung	9-1
Leistung in PS/ Nenn Drehzahl in 1/min	83/8000
maximales Drehmoment in mkg bei 1/min	7,9/7000

GEMISCHAUFBEREITUNG

	3 x Flachschieber-Vergaser PHF
Hersteller	Dell'Orto
Typ	2 x PHF 32 DD, 1 x PHF 32 DS
Anschlußweite in mm	32
Kraftübertragung	2x Einfach-Rollenkette
Primärübersetzung	2,04
1. Gang/2. Gang/3. Gang/ 4. Gang/5. Gang	3,036/2,050/1,486/ 1,173/1
Sekundärübersetzung	2,125
Sekundärkette	3/4 x 3/8, 90 Glieder
Elektrische Anlage	Drehstromgenerator Nippon Denso, 12 Volt/240 Watt
Zündung	kontaktlose Transistor- zündung von Bosch

FAHRWERK

Rahmenbauart	Doppelschleifen-Rohrrahmen
Radführung vorne	Marzocchi-Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser 38 mm
Federweg vorne in mm	130
Radführung hinten	Schwinge mit 2 luftunter- stützten Federbeinen
Federweg hinten in mm	115

RÄDER UND BREMSEN

Bereifung vorn	Pirelli Phantom 100/90 V 18
Bereifung hinten	Pirelli Phantom 120/90 V 18
Bremse vorn/ Durchmesser in mm	2 x Scheibe/280
Bremse hinten/ Durchmesser in mm	1 x Scheibe/280

MASSE UND GEWICHTE

Länge in mm	2190
Radstand	1520
Breite in mm	700 (Außenkante Brems-/Klappungshebel)
Höhe in mm	1310 (Oberkante Verkleidung)
Bodenfreiheit in mm	120
Gewicht in kg	244 (trocken)
Tankinhalt in Liter	22

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	209 km/h (solo liegend)
Verbrauch	8,5 bis 9 l/100 km

PREIS 13 000 Mark (1982)

HERSTELLER

Moto Laverda S.p.A.,
via Venezia, 16,
I-36042 Breganze