

9/2002 Sept. € 3,00

A € 3,25 - C € 5,00 - B € 3,50 - T € 3,75 - I € 3,50 - E € 3,75  
N € 3,60 - D € 3,25 - R € 4,00 - S € 4,00 - F € 3,55 - M € 4,85

# OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR  
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

DAMPFBLASEN IM VERGASER?

## Schluss mit dem Hitzekollaps!



VF MEDIEN  
GRUPPE MAINZ



### LAVERDA DREIZYLINDER



Hart aber herzlich: Die ruppigen Signorinas aus der Treckerfabrik

### KAUFBERATUNG



Maserati Biturbo: Billiger Einstieg oder erster Schritt in den Ruin?

Zustandsnoten:  
Das steckt dahinter



SIEGERTYPEN DER MASSENMOTORISIERUNG

## Vier Volks-Wagen

### SAAB 99 UND 99 TURBO

Vor 35 Jahren präsentierten die Schweden ein Auto mit gespaltener Persönlichkeit. Ein Turbolader machte aus dem netten Dr. Jekyll einen bösen Mr. Hyde!



COMEBACK EINER LEGENDE

## Maybach

# Gut Gekröpft

Laverda 1000 und 1200: Die  
Superbikes aus der Traktorschmiede

**D**ie Zauberformel heißt „180 Grad“ – die Masse verdampte sie, die Fans liebten sie, aber kalt ließen die kernigen Dreizylinder mit ihrer ungewöhnlichen Kurbelwellenkröpfung niemanden. Vor 30 Jahren startete die Vorserienproduktion.

Wir schreiben das Jahr 1973. Oder, in moderner Zeitrechnung ausgedrückt, das Jahr Vier nach CB 750. Die vierzylindrige Honda hat ein wahres „Wetttrüsten“ angeheizt, in Japan, Italien, England und Deutschland sind Motorradkonstrukteure eifrig auf der Suche nach immer mehr Hubraum. Kawasaki hat soeben die Messlatte mit den 900 Kubikzentimetern der Z1 ein gutes Stück höher gelegt, Norton und Moto Guzzi versuchen mit 850 Kubik gegenzuhalten. Und in München, so munkelt man bereits, entsteht demnächst ein 900er Boxer. Aber es ist nicht einer dieser arrivierten Hersteller, der als erster „den Liter voll“ macht: Ausgerechnet die kleine italienische Marke Laverda hat im letzten Herbst

ein neues Topmodell mit der magischen Zahl „1000“ auf den Seitendeckeln präsentiert! Sicher, Harley-Davidson und Münch haben den vollen Liter schon überschritten, doch das sind zwei Exoten aus einer anderen Welt: Legenden unwoven, ein sicherer Trumpf im Quartettspiel, aber kaum je auf der Straße zu sehen und doppelt so teuer wie die schnelle „Kawa“.

Aber Laverda? Was steckt hinter der jungen italienischen Marke? Als Ableger einer alteingesessenen Landmaschinenfabrik in Breganze am Fuß der Alpen etablierte Francesco Laverda, ein Enkel des Firmengründers, 1949 Moto Laverda. Der 37-Jährige setzte dabei auf den gigantischen Bedarf nach preiswerten Transportmitteln in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg. Mit typisch italienischen, kleinvolumigen







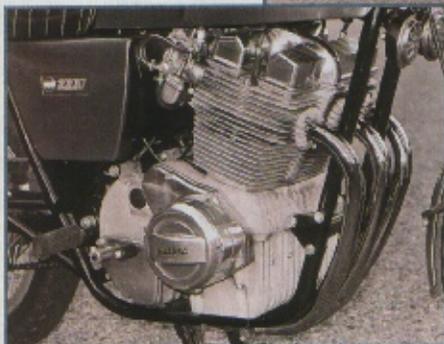
Viertakt-Singles schuf die junge Marke sich die Basis für eine 1968 vorgestellte 750er-Zweizylinderbaureihe, die Laverda mit einem Schlag auch außerhalb der Landesgrenzen populär machte.

Bereits Ende 1969 geisterte der erste Prototyp eines Dreizylinders mit 1000 Kubikzentimetern durch die Presse. Der Motor basierte noch unverkennbar auf dem fein verrippten 750er-Twin mit einer obenliegenden Nockenwelle. Mit 75 Millimetern Bohrung und 74 Millimetern Hub wies dieses frühe Experiment bereits die fast quadratische Auslegung auf, die den 1000er Triple durch sein ganzes weiteres Leben begleiten sollte. Der nächste Entwicklungsschritt trug bereits zwei obenliegende Nockenwellen, die auf der rechten Motorseite von einem Zahnriemen angetrieben wurden.

Und jetzt steht tatsächlich eine fertige Laverda-Dreizylinder auf ihren Drahtspeichenrädern und macht sportlichen Motorradfahrern den Mund wässrig. Im Frühjahr 1973 bringt



Das Vorserienexemplar von 1972 (links) kam als erste Testmaschine nach Deutschland. Unser Fotomodell (oben) wurde bereits im April 1973 in Italien angemeldet und dürfte hier zu Lande eine der ältesten zugelassenen 3 C sein



Moderne Zeiten: der hübsche Drilling bot Transistorzündung, E-Starter und Tassenstößel

Das Motorrad einen ersten Testbericht. Der Dreizylinder präsentiert sich als durch und durch modernes Triebwerk: Zwei obenliegende Nockenwellen, die nun von einer Kette zwischen dem rechten und dem mittleren Zylinder angetrieben werden, betätigen die Ventile auf direktem Weg über Tassenstößel. Das Motor-

gehäuse ist horizontal geteilt und beherbergt ein Fünfganggetriebe. Die elektronische Zündung erregt zu dieser Zeit noch genausoviel Aufsehen wie der mutige Schritt, auf einen zusätzlichen Kickstarter zu verzichten und voll und ganz auf den Elektrostarter zu vertrauen.

Eigene Wege ging Chefkonstrukteur Luciano Zen auch bei der Gestaltung des Kurbeltriebs. Der erste Prototyp von 1969 lief noch mit der bei Dreizylindern üblichen Kurbelwellenkrüpfung von 120 Grad. Bei dieser Bauart mit regelmäßiger Zündfolge sind die Kräfte der hin- und hergehenden sowie der sich drehenden Massen zwar perfekt ausgeglichen, trotzdem entstehen starke Vibrationen: Der Techniker spricht von freien Massenmomenten erster und zweiter Ordnung, die ein „Längskippmoment“ erzeugen: Vereinfacht gesagt, wird die Kurbelwelle zum Trudeln um die Längsachse angeregt. Das Lehrbuch empfiehlt Ausgleichswellen, doch Luciano Zen änderte statt dessen die Kurbelwellenkrüpfung. Die beiden äußeren Kolben gehen wie beim Paralleltwin gemeinsam auf und ab, der mittlere ist um 180 Grad versetzt. Zen und die Kunst, einen Dreizylinder zu bauen!



Mit Speichenrädern und Trommelbremsen: So verließen die ersten Serienexemplare das Werk



Experiment: Der Prototyp zeigt 1969 deutliche Anklänge an die hauseigenen Zweizylinder

Die Masse der beiden parallel hin und her wummern den Kolben und die unregelmäßige Zündfolge lassen die 1000er zum rauen Gesellen mutieren. Der holprige Motorlauf wirkt aber nicht unangenehm, eher respekt einflößend – also genau passend zur beeindruckenden Erscheinung der immerhin 240 Kilo schweren Laverda. Es stampft und arbeitet unter dem 17-Liter-Tank, nicht so stark wie bei einem Paralleltwin zwar, aber der Fahrer wird keinen Moment darüber im Unklaren gelassen, dass da ein Verbrennungsmotor am Werk ist.

Abgesehen von der außergewöhnlichen Kurbelwellenkröpfung gibt sich der luftgekühlte Dreizylinder recht konventionell. Die Kurbelwelle selbst ist aus sechs Einzelteilen zusammengepresst und dreht sich in vier Wälzlagern. Um den durch den schweren Kopf beeinträchtigten Schwerpunkt so weit wie möglich abzusenken, neigt sich die einteilige Zylinderbank um 20 Grad nach vorn. Der Alu-Zylinderkopf trägt statt der üblichen Ventil-sitzringe halbkugelförmige Hartguss-Brennräume. Den Primärtrieb zwischen Kurbelwelle und Fünfganggetriebe übernimmt eine Triplexkette, die laut Handbuch alle 25.000 Kilometer gewechselt werden soll. Die fast perfekte Symmetrie des oberitalienischen Drillings wird vor allem durch die rechts herausragende Bosch-Lichtmaschine gestört.

Die Testmaschine stammt noch aus der Vorserienfertigung, viele Details wie Sitzbank,



Die Ceriani-Federbeine wurden oft ob ihrer Härte gescholten, mit der 1200 hielten...



...schräg gestellte Marzocchi-Einheiten Einzug, die größeren Fahrkomfort boten





Auf der Suche nach dem richtigen Weg: Bis zur letzten 180-Grad-Jota (links) hielt Laverda am eigenwilligen Motorkonzept fest

**Pflegeprogramm:** Die 3 CL kam dem Zeitgeschmack mit Gussrädern und einem kleinen Heckbürlzel entgegen. Drei Bremsscheiben und ein Ölkühler komplettierten die Ausstattung



Auspuff und Lenker werden noch geändert, aber solche Kleinigkeiten verblassen angesichts der stattlichen Fahrleistungen: 78 PS schieben den Dreizylinderbrocken nach mehr als zwei Kilometern Anlauf auf exakt gemessene 202,25 km/h. Dass Tester Ernst „Klacks“ Leverkus hier nur Vorfreude anheizt, kann zu diesem Zeitpunkt noch niemand ahnen.

Tatsächlich dauert es zwei weitere Jahre, bis die Maschine in Deutschland regulär erhältlich ist. Die drei Auspuffkrümmer münden nun unter dem Motor in einem Rohr, das sich gabelt und in zwei Schalldämpfer mündet – auch in größter Schräglage streift nichts auf der Fahrbahn. In typisch italienischer Sportmaschinen-Manier sind die Ceriani-Federelemente breithart abgestimmt, Laverda-Besitzer sind also

gut beraten, die Fähigkeiten des Doppelschleifenrahmens auf möglichst ebener Fahrbahn auszukosten. Der Geradeauslauf ist ebenso unbeirrbar wie die Kurvenlage bei hohem Tempo, nur im niedrigen Geschwindigkeitsbereich macht sich der hohe Schwerpunkt negativ bemerkbar. Wer sich von den japanischen „Gummifahrwerken“ abgrenzen will, nimmt die breite Schwingenlagerung in Bronz Buchsen ebenso dankbar zur Kenntnis wie die beeindruckende Wandstärke

des Stahlrohrrahmens. „Der Laverda-Rahmen enthält genug Metall, um daraus eine Eisenbahnbrücke über den Tiber zu bauen, die sich nicht verwinden würde“, konstatiert die amerikanische *Cycle* überschwänglich. Ohne Zweifel liegt die Laverda um Welten besser auf der Straße als die Z 900 und sämtliche anderen Fernost-Herausforderer.

Nachdem nur die allerersten Exemplare mit Trommelbremsen ausgeliefert wurden, tut inzwischen eine ebenso wirkungsvolle, hydraulisch betätigte Brembo-Doppelscheibe am Vorderrad Dienst, hinten verzögert nach wie vor eine aufwendige Duplex-Trommel mit angegossenen Belüftungsschalen. Die Instrumente stammen von Nippon Denso und erinnern frappierend an eine Honda CB 750. Pluspunkte im Kapitel Ausstattung machen vor allem der durch vier Feinverzahnungen fast universell verstellbare Brevettato-„M-Lenker“, die ebenfalls an verschiedene Fahreraturen anpassbaren Fußrasten und der riesige H4-Scheinwerfer mit 200 Millimeter Durchmesser.



Selten trugen die Dreizylinder „Laverda-Orange“. Die Jota macht eine Ausnahme

## Der heutige Marktwert\*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
1000 3C	1972 bis 1975	5100 €	4000 €	3000 €	1800 €	1000 €	9000 DM
1000 3 CL	1976 bis 1979	4800 €	3700 €	2600 €	1600 €	900 €	9000 DM
1000 Jota	1981 bis 1983	4400 €	3300 €	2500 €	1500 €	800 €	12.500 DM
1200	1977 bis 1980	4200 €	3000 €	2100 €	1200 €	700 €	9950 DM

\*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



Starke Mopeds, fesche Mädels, laute Farben: die Siebziger lassen herzlich grüßen

Die erste größere Modellpflege kommt 1976 in Gestalt der 3 CL. Augenfällig sind die Fünfspeichen-Gussräder und die dritte Scheibenbremse, gleichzeitig wird der Motor von fünf auf sieben Stehbolzen umgestellt. Der Experte erkennt den neuen Motor an der geänderten Verrippung des Gehäuses. An dieser Stelle ist eine kleine Abhandlung zur Namensgebung nötig: Wurde die neue Maschine anfangs einfach als Laverda 1000 bezeichnet, bürgerte sich bald die Typenbezeichnung 3 C (*tre cilindri*) ein. Laverda-intern läuft die erste Serie (mit Trommelbremsen) von 1972/1973 als „1000“, die zweite (mit Speichenrädern, bis 1976) als 1000/1, bis die 3 CL wieder klare Verhältnisse schafft.

Die vielleicht wichtigste Weiterentwicklung geht interessanter Weise nicht vom Werk aus: Der rührige englische Importeur, Slater Brothers, konstatiert betrübt, dass die Flaggschiffe der Konkurrenz der einst so überlegenen italienischen 1000er bedrohlich näher rücken. Mit scharfen Nockenwellen, höher verdichtenden Kolben aus einer Langstrecken-Rennmaschine und einem durchsatzfreudigen Auspuff (dessen mehr als kerniger Klang selbst in Großbritannien als unsozial laut empfunden wird) lässt er die 3 CL zur „Jota“ aufwerten. Der angeblich 91 PS starke, verkappte Produktionsrenner ist ab 1976 nur in England erhältlich, avanciert aber als schnellstes Straßenmotorrad rasch zum Mythos innerhalb der weltweiten Laver-



Pur und unverfälscht: die Linksschaltung der „180-Grad“-Motoren. Offiziell nach Deutschland und in die USA gelieferte Maschinen mussten sich hingegen eine Umlenkung hinter dem Getriebegehäuse gefallen lassen





Ein Muss beim Sportler: die zurückverlegte Fußrastenanlage



Dieses Motorrad dürfte es eigentlich gar nicht geben: eine der letzten „alten“ Jota, aber mit dem Lack des 1982er „120-Grad“-Jahrgangs. Offenbar eine Resteverwertung à la Laverda

## Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis\*

**Laverda-Gemeinschaft Deutschland**  
**Laverda Freunde Villingen-Schwenningen**  
 Joachim Saurer  
 Karlsruher Str. 15  
 78048 VS-Villingen  
 Tel.: 07721/53539

**Laverda-Register Deutschland**  
 Thorsten Weuster  
 Haydnstr. 132  
 40822 Mettmann  
 Tel.: 02104/776460  
 E-mail: Laverda-Register@gmx.de  
<http://www.laverda-register.de>

\*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint einmal jährlich im Oktober.

da-Fangemeinde. Namensgeber ist ein spanischer Volkstanz im Dreivierteltakt, doch es darf wohl angenommen werden, dass Slater sich durchaus ein wenig im Glanz des legendären Lamborghini Jota sonnen will.

Das Werk selbst wählt einen anderen Weg, um der „Bedrohung“ durch immer hubraumstärkere japanische Maschinen zu begegnen:



Express-Tourer: 1977 debütierte die 1200er mit äußerlich unverändertem Triebwerk

Die Zahl „1200“ auf dem (nun vergrößerten) Seitendeckel der Ausstellungsmaschine auf dem Pariser Salon 1977 deutet die Richtung an: Das Vergrößern der Bohrung auf 80 Millimeter bringt den äußerlich unveränderten Drillling auf exakt 1116 Kubikzentimeter. 86 PS weist der Fahrzeugschein nun aus, aber die dazu notwendigen 7350 U/min dürften wohl nur unerschrockene Naturen regelmäßig in Anspruch nehmen, massiert der vibrationsfreudige Dreizylinder doch spätestens ab 5500 Umdrehungen seinen Reiter kräftig durch. Schräg gestellte Federbeine und eine Marzocchi-Gabel erhöhen den Fahrkomfort deutlich. Die 1200er soll offenbar eher den Touren-Freund als den traditionellen Sportfahrer ansprechen. Als zweites Serienmotorrad überhaupt (nach der Van Veen OCR 1000) brilliert 1979 die 1200 TH mit einer hydraulischen Kupplungs-betätigung. Das schwarz-gold lackierte Sondermodell feiert in streng limitierter Auflage

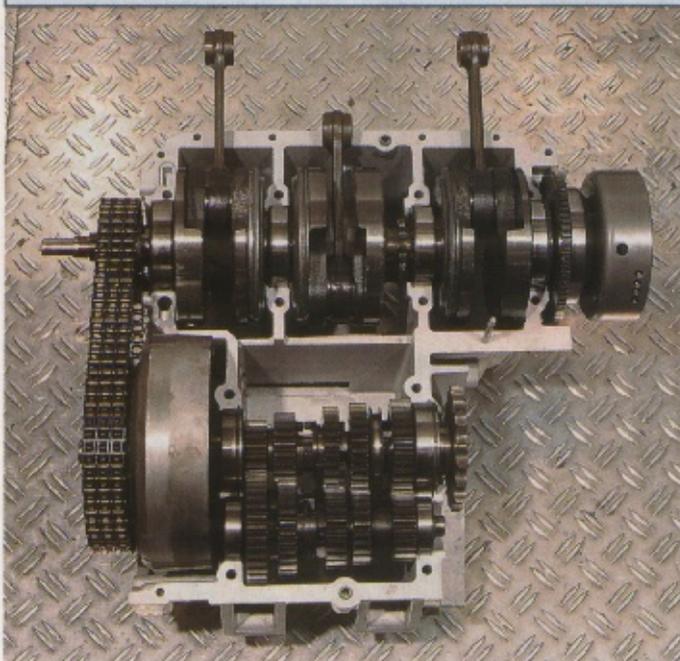
das 30ste Firmenjubiläum. Kritik an der enorm schwergängigen Kupplungs-betätigung – keine Seltenheit bei italienischen Sportmaschinen – ist bislang schulterzuckend hingenommen und stillschweigend unter „ist halt ein richtiges Männermotorrad“ abgebucht worden.

Ein richtiges Männermotorrad hat zweifellos auch der Österreich-Importeur Werner Sulzbacher im Sinn, der den Motor weiter aufbohrt und mit klassischem Tuning auf bis zu 112 PS bringt. Das Fahrwerk bleibt unangetastet – es wird selbst mit dieser Urgewalt fertig.

Die Jota ist unterdessen zum regulären 1000er-Modell gereift. Eine Halbschalenverkleidung betont den sportlichen Charakter, die erste Version gefiel dem deutschen TÜV wegen der eng stehenden Blinker nicht, die zweite Version mit „eckiger“ Verkleidung kommt

## Technische Daten: Laverda Dreizylinder

Modelle	1000 3C	1200
Motor	Luftgekühlter Dreizylinder-Viertaktreihenmotor; zwei Ventile pro Brennraum, über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigt	
Bohrung x Hub	75 x 74 mm	80 x 74 mm
Hubraum	980 ccm	1116 ccm
PS bei U/min	78 bei 7750	86 bei 7500
Verdichtung	9:1	8:1
Vergaser	Drei Dellorto-Zentralschwimmervergaser mit 32 mm Durchlass	
Zündung	Kontaktlose Transistorzündung von Bosch	
Schmierung	Nassumpfschmierung mit drei Litern Ölinhalt	
Antrieb	Primärtrieb über Triplexkette, Mehrscheibenkupplung im Ölbad; fußgeschaltetes Fünfganggetriebe; Sekundärtrieb über offen laufende Kette	
Fahrwerk	Doppelschleifen-Rohrrahmen; vorn Telegabel mit 130 mm Federweg; hinten Zweiarmschwinge mit zwei dreifach einstellbaren Federbeinen und 90 mm (1200: 80 mm) Federweg	
Bremsen	Vorn 280-mm-Doppelscheibe; hinten 230-mm-Duplextrommel	Vorn zwei, hinten eine 280-mm-Scheibe
Bereifung	Vorn 3.50 V 18; hinten 4.00 V 18	Vorn 4.10 H 18; hinten 4.25 H 18
Leergewicht	243 kg	247 kg
Verbrauch Ø	7 Liter/100 km	8 Liter/100 km
Spitze	209 km/h	204 km/h



Der Blick in den offenen Motor offenbart den Aufbau: wälzgelagerte Kurbelwelle mit 180 Grad Hubzapfenversatz, Lichtmaschine auf dem Kurbelwellenstumpf, Triplexkette, Kupplung auf der Getriebe-Eingangswelle, fünf Schaltstufen

1981 endlich auch auf den deutschen Markt. Oranger Lack mit silbernem Rahmen ruft ganz bewusst Erinnerungen an die berühmteste aller Laverda, die zweizylindrige 750 SFC, wach. 86 PS genügen, um die schmale Jota-Silhouette im *Motorrad-Test* auf 210 km/h zu beschleunigen, damit liegt sie gleichauf mit der 100 PS starken Kawasaki GPZ 1100 und wahrhaft so den Seelenfrieden der *tifosi*. Der veränderte Rahmen mit den schräg gestellten Federbeine ist bereits von der 1200er bekannt, die Lichtmaschine kommt inzwischen aus Japan von Nippon-Denso.

Doch diese Jota ist nur als Zwischenmodell auf dem Weg zu Größerem gedacht: Tatsächlich gibt Laverda die 180-Grad-Kurbelwelle auf und startet 1982 eine neue Modellgeneration mit der „üblichen“ 120-Grad-Anordnung. Der Motor wird drehfreudiger, die Vibrationen feiner – und sechs große Silentblöcke halten sie endgültig vom Fahrer fern. Die klassische Periode des einzigartigen Drillings aus Brenganze ist damit abgeschlossen.

Text: Peter Mergelkuhl

Fotos: H. Neu, Archiv Rogge, Schwietzer

Bei eBay Käfer verkauft ...

... und Katze gefunden.



ebay  
www.ebay.de

Das können Sie auch!

Clever kaufen und verkaufen auf dem größten Online-Marktplatz der Welt. Hier gibt's alles für Oldtimerfans plus eine Million weitere Angebote. Einfach abfahren, oder?