

ALTE BEKANNTHEIT



Michael Stöcker und Laverda verbindet eine ziemlich lange gemeinsame Geschichte. Mit einer kräftig überarbeiteten 1000er-Replika auf Basis seines früheren Superbikes greift Stöcker heute in der Klassik-Meisterschaft wieder an

Interview: GUIDO KUPPER Fotos: HOLGER NEU

Mitte 1982 wurde die RGS 1000 präsentiert, der neue 1000er-Dreizylinder-Renner aus dem italienischen Werk in Breganze. Den 1000er-Triple gab es da schon eine Dekade lang, nun aber hatte man die Motorarchitektur überholt. Statt des bis dato üblichen 180-Grad-Hubzapfenversatzes waren die drei Kolben jetzt nach jeweils 120 Grad am Start, was zusammen mit

der neuen, elastischen Motoraufhängungen wohlthuende Fortschritte in Sachen Laufkultur brachte.

Anfang der Achtziger setzte der damalige Importeur Moto Witt eine RGS in der Deutschen Superbike-Meisterschaft ein. Einer der Fahrer: Michael Stöcker, seines Zeichens Motorradhändler in Fürth im Odenwald. Über die Jahre stets mit der Marke befasst, stieß Micha 2014 durch Zufall auf ein geschichtsträchtiges Exemplar: die Corsa-Replika von Meister Witt persönlich. Ab da waren Rettung und Wiedereinsatz nur noch eine Terminfrage.

Michael, das Motorrad, das du und Werner Cörper als Fahrer in der Superbike-Meisterschaft damals eingesetzt habt, basierte auf der noch jungen RGS. Was war gegenüber Serie geändert worden?

Mit dem Serienmotor und seinen 88 PS, von denen auf dem Prüfstand in der Regel nur 83 übrig blieben, hätten wir damals gegen die Übermacht der Vierzylindermotorräder kein Land gesehen. Die leisteten zu der Zeit ja schon 140 bis 150 PS. Deshalb kam unser Motor direkt aus dem Werk in Breganze und brachte immerhin rund 110 PS. Außerdem hatte unser Motorrad



LAVERDA RGS 1000 CORSA

Serienmäßig hatte der 1000er-Reihen-Dreizylinder aus Breganze 88 PS, auf der Prüfstandsrolle blieben meist nicht mehr als 83 übrig. Nach einiger Zuwendung leistet Michael Stöckers Tuning-Triple mittlerweile knapp 110 PS – am Hinterrad

einen leichteren Rahmen aus Chrom-Molybdän-Rohr.

Wie habt ihr damals performt auf der Laverda?

Wir landeten meist so im Bereich zwischen Platz 10 und Platz 15.

Und wie kamst du mit dem Motorrad zurecht?

Sehr gut eigentlich. Das einzige wirkliche Problem war die Schräglagenfreiheit. Die Slicks ließen so viel zu, dass am Ende selbst die Rahmenunterzüge beidseitig durchgeschliffen waren. Meinen einzigen technischen Ausfall hatte ich einem defekten Zündungs-Pickup zu verdanken.

Beim Schauinsland-Bergrennen 1985 war dann aber Schluss mit eurer Liaison.

Ja, im Rennen passierte mir ein böser Verbremser und die RGS blieb zerschmettert an einer Felswand liegen. Totalschaden, nix mehr zu machen.

Etwas aber blieb: eine Corsa-Version mit Straßenzulassung.

Ja, Witt hatte schon länger mit einer straßenlegalen Replika geliebäugelt. Basis

seiner Corsa – nicht zu verwechseln mit der Corsa, die das Werk das 1984/85 selbst anbot – war eine RGS mit geändertem Tank, zentralem Tankverschluss, einer anderen Verkleidung samt Höcker, den Instrumenten des 3C-Modells, Koni-Stoßdämpfern und ein paar weiteren Kleinigkeiten. Sein eigenes Motorrad, das damals dann auch in Tests vorgestellt wurde, hatte außerdem eine Marzocchi-Magnesiumgabel verbaut. Diese Motorrad war es, dass ich ein paar Jahre später seinem letzten Besitzer abkaufte, der damit einen Motorschaden gehabt hatte. Ich baute den Dreizylinder neu auf und fuhr eine ganze Reihe von Auspuffversuchen auf dem Prüfstand, verkaufte die Corsa aber schließlich an meinen Freund Bodo Bergmann, der auch

Laverda-Händler war. 1988 ungefähr muss das gewesen sein.

Und wie ist die RGS dann wieder in deine Hände gekommen?

Viel, viel später erst. 2014 kam ich auf die Idee, Verkleidung und Höcker von damals nachfertigen zu lassen und rief Bodo an, ob er mir die Verkleidung ausleihen würde. Das war kein Problem, und er schickte sie mir. Ich war total baff, dass die noch genauso aussah wie damals. Auf Rückfrage erklärte er mir dann, dass das Motorrad bei ihm all die Jahre nur rumgestanden hatte, nie gefahren worden war.

Das ließ dir keine Ruhe, was?

Natürlich nicht. Wir wurden uns schnell einig, und so kam die Bella wieder nach Hause. Nach einer sehr großen Inspektion

lief sie wieder und ich beschloss, sie wieder auf den Track zu bringen. Die Klassik-Motorsport-Serie von Manfred John schien mir dafür genau das richtige zu sein, und so kam schon 2015 der erste Einsatz in Franciacorta/Italien.

Der unter keinem guten Stern stand.

Ein idiotischer Ducati Pilot schoss mich im Regen brutal ab und die Bella war übelst beschädigt: Rahmen krumm, Tank, Motordeckel, Bremsanlage und so weiter, alles zerstört. Als ich dann alles wieder gerichtet hatte, gelangen mir immerhin noch diverse Platzierungen zwischen Platz 2 und 4. Im letzten Rennen in Colmar Berg verabschiedeten sich dann aber die Kolben: viel Rauch und keine Leistung mehr.

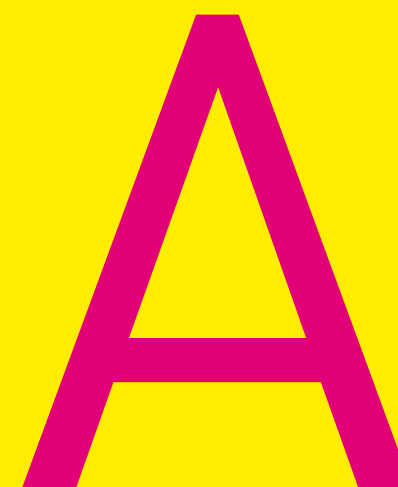
„Ein Ducati-Pilot schoss mich im Regen ab: Rahmen krumm, Tank und Bremsanlage Schrott.“



Konzentrierte Anspannung zeichnet Michael Stöckers Gesicht vor dem Rennen auf dem Flugplatz Walldürn. Fürs kommende Jahr hat er neue Pläne für seine Laverda: eine weitere Diät und ein enger gestuftes Renngetriebe



Gabel samt Bremsanlage des Laverda-Umbaus stammen aus Triumphs Vierzylinderrenner TT 600. Ein vergleichsweise modernes Instrumentarium hat auch im Cockpit Einzug gehalten





Durch seine Schweißreparatur des gecrashten Motordeckels erreichte Micha als willkommenen Nebeneffekt gleich noch eine gesteigerte Schräglagenfreiheit

diente eine Triumph TT600, die Schwinge stützt sich über Federbeine von YSS ab.

Der Motor war dann aber immer noch kaputt.

Den habe ich von Grund auf revidiert und mit Rennnocken, überarbeiteten Kanälen, dickeren Kolben und feinjustierten Steuerzeiten aufgebaut. Die Vergaser wurden auf 36 mm erweitert. Eine spezielle Auspuffanlage wurde handgefertigt

Stöcker ruht nie: „Ich entwickle die Fahrbarkeit ständig weiter.“



Hast du ihn auf dem Prüfstand gehabt?

Natürlich. Nach beendeter Abstimmung leistet er jetzt fast 110 PS am Hinterrad. Dank der Nachfertigung von Tank und Höcker aus Carbon hilft der Laverda außerdem ihr geringes Gewicht auf die Sprünge. Nur noch 180 Kilo wiegt sie jetzt fahrfertig ohne Benzin.

Und wie habt ihr beiden euch damit geschlagen?

Nicht so schlecht. Doch die Konkurrenz schläft nicht und so musste ich mich 2017 mit zweiten und dritten



Unterm Heckbürzel der Corsa sitzen die Batterie und der als günstiger Leichtbau improvisierte „Ölabscheider“ für die Motorentlüftung

Michael Stöckers Motorrad gehörte einst dem Chef Moto Witt, xxx, persönlich. Stöcker erwarb es vom letzten Besitzer mit Motorschaden

Drei, richtig gezählt! Laverads großer 1000-ccm-Triple war von 1972 bis zum ende 1987 im Programm. Ab 1982 hatte er 120 statt 180 Grad Hubzapfenversatz

Und dann?

Na ja, die Frage war: Nur das Nötigste tun oder alles gleich richtig machen? Ich hab mich fürs zweite entschieden mit dem üblichen Ziel: mehr Leistung, weniger Gewicht, besseres Handling. Für den Rahmen baute mir ein Kunde eine Lehre. So konnte ich den Lenkkopf zwei Grad steiler stellen, der Rest wurde gerichtet. Am Ende wurde das Ganze pulverbeschichtet und leichte PVM-Räder in 4,5 und 2,5 Zoll wurden eingepasst. Als Organspender für die Gabel samt Bremsanlage

Plätzen zufriedengeben. Doch ich entwickle auch die Fahrbarkeit ständig weiter. Durch geänderten Schwingenstand usw. habe ich derzeit mit 67,5 Grad Lenkkopfwinkel, 87 mm Nachlauf und 1465 mm Radstand eine ziemlich zackige Geometrie. Fürs kommende Jahr sind ein kürzerer Tank und ein leichter Rahmen sowie ein enger abgestuftes Renngetriebe geplant.

Good luck und schon' deine Bella etwas! Wäre schade drum ... ☒