

TECHNIK UND TEST

Test Laverda RGS 1000

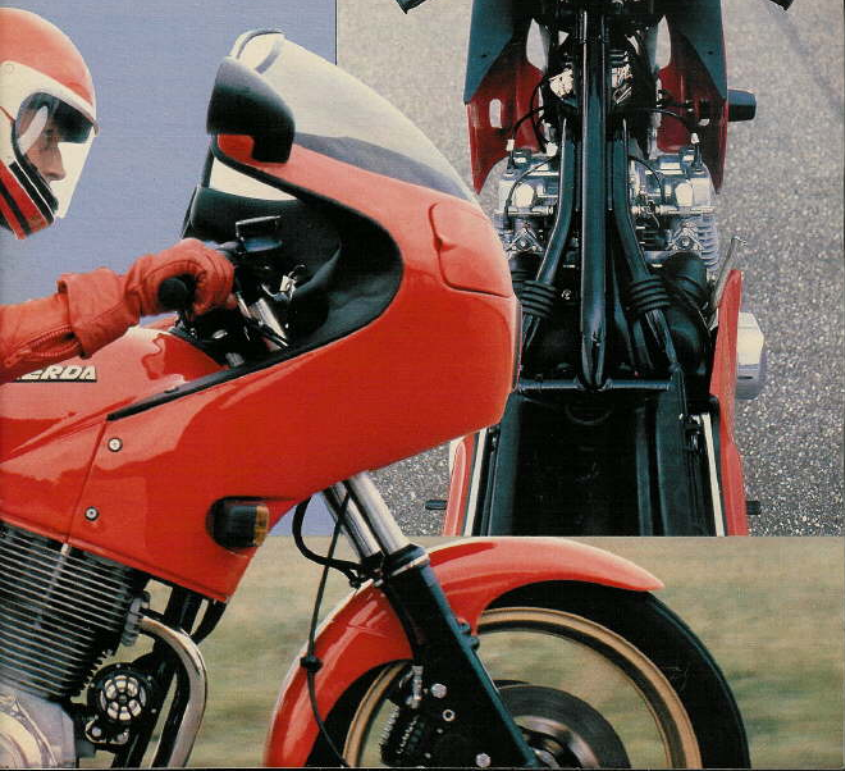
# Rotwild

Im neuen Design und mit überarbeitetem Fahrgestell präsentiert Laverda sein neues Flaggschiff. Hält die RGS 1000, was Ihre sportliche Linienführung verspricht?



Die oberitalienische Motorrad- und Landmaschinenfabrik Laverda weiß um den Geschmack ihres Kundenkreises sehr genau Bescheid. Wer auf eines der reinrassigen, völlig kompromißlosen Sportgeräte aus dem Haus Laverda steht, kauft, ohne auf die Mark zu schauen. Es bleibt ihm auch gar nichts anders übrig: Für die RGS 1000 im Sporttrimm muß er gut 15000 Mark über die Ladentheke schieben. Dann kann er sicher sein, ein Motorrad zu besitzen, das auf ▶

**Schmale Erscheinung: Die RGS-Verkleidung bietet guten Wetterschutz. Ebenfalls neu: Instrumente und Rahmen (rechts)**



Test

Laverda RGS 1000

Deutschlands Straßen nur sehr selten gesichtet wird.

Diese Tatsache ist dem Deutschen Importeur, Firma Moto Witt in Köln, ganz recht. Andererseits verknüpft Inhaber Uwe Witt große Hoffnungen mit dem jüngsten Laverda-Sproß: „Das Interesse der Kundschaft an dem neuen Modell ist bislang überaus groß. Ich hoffe, die Begeisterung hält an, bis die ersten Maschinen ausgeliefert werden können.“ Der Auslieferungstermin steht vor der Tür. Die TÜV-Hürde hat die RGS 1000 genommen.

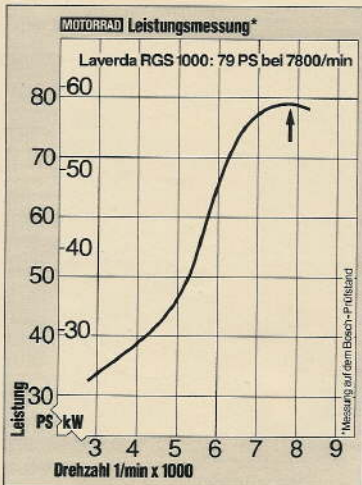
Laverda beweist mit der Neuen Bewußtsein für die Gefahr, in der sich die Liga der italienischen Zweiradhersteller befindet: Geräuschvorschriften gehen den sportlichen, bisher frei atmenden Italo-Bikes an den Kragen.

So werden 91 PS für die RGS in Italien angegeben. Von der Kraft und Herrlichkeit bleiben in der Bundesrepublik auf dem Papier noch 83 Pferdestärken bei 8000 Umdrehungen übrig. Auspuffanlage, und Dämpfung der Ansauggeräusche tragen die Verantwortung.

Die Kastration durch deutsche Bestimmungen ist zwar notwendig, sollen die Italiener weiterhin auf dem Markt bleiben, hat aber ihre Konsequenzen.

Aus dem kernigen Dreizylinder aus Breganze ist ein Leisetreter geworden, der Mühe hat, die Ansaugluft zur Gemischaufbereitung durch den engen Saugkanal einzuzatmen und die Abgase aus der zugestopften Drei-in-zwei-Auspuffanlage zu pressen.

Diese überspitzte Formulierung beschreibt etwa das Gefühl, das den Pilot auf der



Elegant und zweckmäßig: Linienführung der RGS 1000

RGS beschleicht. Die Tatsache stimmt traurig, denn schon von der Optik her ist der Dreizylinder ein Genuß für Sportsfreunde.

Auch qualitativ kann kaum ein Konkurrenzmodell aus gleichem Land mit der RGS mithalten: Die hohe Halbverkleidung, seitlich mit dem Tank verbunden und die Höcker-sitzbank, die je nach Bedarf auch für Zwei-Personen-Betrieb umgebaut werden kann, sind sauber verarbeitet. Die gesamte Elektrik – aus dem deutschen Haus Bosch – ist übersichtlich verlegt.

Details wie Inbusschrauben, der herausnehmbare Werkzeugbehälter, die innen verkleidete Verschalung oder der nachgiebige Prallschutz auf der oberen Gabelbrücke – um nur ein paar Beispiele zu nennen – zeigen daß Laverda Liebe zum Detail vergat.

In einem Punkt ist der Designer der RGS aber über das Ziel hinausgeschossen. Der Tankwart hat es als erster bemerkt: Er war in seiner Berufshere doch arg gekränkt, als er den Fahrer nach dem Benzin-Einfüllstutzen fragen mußte.

Der Stutzen sitzt nicht auf dem Tank, sondern hinter einer Klappe neben dem Rechtscheinwerfer in der Verkleidung. Das verschließbare Einfüllrohr führt in der Verkleidung zum 22 Liter fassenden Kraftstofftank. Einzig erkennbarer Vorteil dieser Lösung: Der Tankrucksack muß beim Spritfassen nicht abgenommen werden.

Nicht nur optisch unterscheidet sich die RGS von den drei Modellen. Jota 1000/120, Jota 1000/180 mit 180 Grad Kurbelwellenkrüpfung und der 1200 TS: Vor allem unter dem ansprechendem Kleid in italienischem Rot gibt es zum Teil gravierende Änderungen.

So ist das RGS-Fahrgestell grundlegend überarbeitet >

**Test  
Laverda RGS 1000**

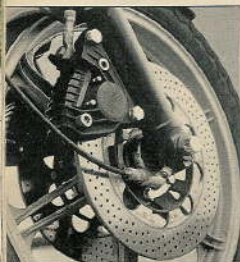
worden: Der Radstand wuchs um 50 Millimeter, während die Gabel um ein Grad flacher (jetzt 61 Grad) angestellt wurde. Der Nachlauf wurde auf 115 Millimeter vergrößert.

Die gegenüber den Schwermotormodellen größere Wendigkeit ist vor allem auf die niedrige Auslegung des Doppelschleifen-Rohrrahmens zurückzuführen, der nicht mehr nur ein zentrales Rückgärtel, sondern drei zusammenhängende Oberrohre aufweist. So wurde die Sitzhöhe um fünf Zentimeter gegenüber der Jota 1000/120 (Test 6/1982) abgesenkt.

Die Sitzposition ist – wie bei Laverda üblich – sehr sportlich. Für kleine Piloten jedoch etwas unbequem, da die Arme zum Abstützen des vom Fahrwind völlig unbelasteten Oberkörpers sehr weit nach vorn gestreckt werden müssen. Bei langen Touren erweist sich der Sitzhocker als wohlthuendes Widerlager für den verlängerten Rücken.

**Laverda RGS 1000: Technische Daten und Maßwerte**

<b>Motor</b> Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, 120 Grad Kurbelversatz, quer eingebaut, Ölkühler, Dohc, Tassenstößel, Steuertrieb über Rollenkette, je zwei Ventile, Bohrung x Hub 75 x 74 mm, Hubraum 981 cm <sup>3</sup> , Verdichtung 9, Nennleistung 61 kW (83 PS) bei 8000/min, max. Drehmoment 78 Nm (7,9 mkp) bei 7000/min, drei Dellorto-Vergasers Ø 32 mm, kontaktlose Transistorzündung, Drehstromgenerator 250 W, Batterie 12 V/22 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheibenbadkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, B-Starter, Gangstufen 3,04/2,05/1,49/1,17/1,00, Primär-/Sekundärübersetzung 2,04/2,13, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette.	vorn/hinten hydraulisch, Bereifung vorn 100/90 V 18, hinten 120/90 V 18, Abrollumfang hinten 2,06 m.	120–140 km/h ... 5,5 (7,2) s
<b>Fahrrad</b> Doppelschleifen-Rohrrahmen, Teleskopgabel vorn, Standrohrdurchmesser 38 mm, Federweg 130 mm, luftunterstützte Marzocchi-Federbeine mit Ausgleichbehälter hinten, Federbasis fünfteilig verstellbar, Federweg 95 mm, Radstand 1520 mm, Lenkwinkel 61 Grad, Nachlauf 115 mm, Doppelscheiben-/Scheibenbremse mit Festsattel vorn/hinten Ø 280 mm, Betätigung	<b>Abmessungen und Gewichte</b> Länge 2200 mm, Sitzhöhe 800 mm, nutzbare Sitzbanklänge 260/560 mm, zweiteiliger Stahlrohrlenkler 640 mm breit, Wendekreis 6100 mm, Gewicht vollgetankt 265 kg, davon vorn/hinten 122/143 kg (46/54 Prozent), zulässiges Gesamtgewicht 440 kg, Tankinhalt 22 Liter, davon 3 Liter Reserve.	<b>Höchstgeschwindigkeit</b> Zwei Personen 185 km/h bei 6500/min solo sitzend 205 km/h bei 7210/min solo liegend 209 km/h bei 7350/min (Temperatur 22 Grad, kein Wind)
<b>Beschleunigung</b> Werte für zwei Personen im Klammern 0–40 km/h ... 1,6 ( 2,1) s 0–60 km/h ... 2,6 ( 3,1) s 0–80 km/h ... 3,3 ( 4,3) s 0–100 km/h ... 4,6 ( 5,6) s 0–120 km/h ... 6,3 ( 7,8) s 0–140 km/h ... 8,3 (10,3) s 0–160 km/h ... 11,3 (14,6) s 0–180 km/h ... 15,1 (21,8) s 0–200 km/h ... 23,3 (–) s 0–400 m ... 12,8 (13,9) s 0–1000 m ... 24,3 (26,2) s	<b>Bremsverzögerung</b> 100–0 km/h : 50,1 m (7,70 m/s <sup>2</sup> ) 130–0 km/h : 82,4 m (7,91 m/s <sup>2</sup> )	<b>Tachometerabweichung</b> Anzeige effektiv 50/41, 80/70, 100/89, 130/118, 219/205
<b>Durchzugsvermögen</b> im 5. Gang 60–80 km/h ... 3,1 (4,2) s 80–100 km/h ... 2,7 (3,8) s 100–120 km/h ... 4,0 (5,0) s	<b>Kupplungshandkraft</b> 105 Newton	<b>Nahfeldgeräuschmessung</b> bei 6000/min ..... 99 dB(A)
	<b>Verbrauch</b> Landstraße Schnitt 100 km/h : 8,6 L/100 km Autobahn Schnitt 150 km/h : 9,2 L/100 km Testverbrauch : 8,9 L/100 km	<b>Preis:</b> 13000 Mark
		<b>Importeur:</b> Moto Welt GmbH, Zaunhofstraße 40, 5000 Köln 50



Optisch ist die rote RGS 1000 ein Gemüß (rechts). Weniger erfreulich ist die Bremswirkung der Brembo-Doppelscheibe bei Nase: Sie spricht verzögert an (oben)



Wer es jedoch liebt, auf dem Motorrad möglichst weit vorn zu sitzen, wird vom sehr harten Vorderteil der Bank malträtiert. Das Polster überdeckt nur knapp den Tank.

Die Fahrertübrasten sind an einem Exzenter befestigt, mit dem die Lage individuell verstellt werden könnte. Aber nur, wenn das Schaltgestänge gleichzeitig auch über einen Verstellmechanismus verfügen würde. Aber so weit ging die Liebe der Techniker denn doch nicht.

Mit einigen Handgriffen läßt sich die Höckerbank dafür in eine komfortable Sitzgelegenheit für zwei Personen verwandeln. Sogar der Soziussitz ist breit und weich gepolstert, so daß Touren mit Begleitung durchaus angenehm werden können.

Die Schaltereinheiten am zweiteiligen Stummelkasten liefern weniger Erfroliches, denn eine Rastung des Auf- und Abblendschalters ist nicht spürbar. In der Instrumentenkonsolle befinden sich neben dem gut ablesbaren Tachometer und ruhig angelegten Drehzahlmesser auch eine Öltemperatur- und Tankanzeige.

Daß das letztere Instrument durchaus Berechtigung haben könnte, wenn es exakt anzeigen würde, zeigte sich bei einer Autobahnfahrt: Der Testfahrer hatte die zusätzliche gelbe Warnlampe ignoriert, weil sie schon nach etwa 120 Kilometern aufleuchtete. In der Annahme, die Tankreserve würde schon noch bis zur nächsten Zapfsäule reichen, wurde er schließlich eines Besseren belehrt: Nur ganze 15 Kilometer Wegstrecke blieben nämlich, um nach Umladen der Benzinhähne auf Reserve eine Tankstelle zu finden. Die bedeutendere Erkenntnis kam dem Testpiloten beim Schieben des Bolides: Mit leerem Tank wiegt die RGS nämlich immer noch knapp 245 Kilogramm.

## Lob ... und Tadel

- Gute Verarbeitung
- Sauber verlegte Elektrik
- Verkleidung bietet Wetterschutz
- Handliches Fahrwerk
- Drehwilliger Motor
- Sitzlich bequeme Sitzposition

- Hochgeschwindigkeitspendeln
- Mäßige Bremsleistung bei Nässe
- Hoher Verbrauch
- Hoher Preis



Ungewöhnlich: Tankstützen vorn in der Verkleidung

Auf kurvenreichen Landstraßen und auch in der Stadt fällt das für italienische Verhältnisse hohe Gewicht kaum auf: Die RGS wirkt sehr handlich und läßt sich sogar bei hohen Geschwindigkeiten relativ leicht dirigieren.

Die Laverda-Techniker sind bei dem Versuch, die Maschine möglichst handlich zu machen, zwar erfolgreich gewesen. Sie nehmen damit offensichtlich aber mangelnde Geradeauslaufeigenschaften in Kauf.

Unangenehm werden die Fahrwerksreaktionen zum Beispiel in schnell durchfahrenen Autobahnkurven, oder beim Anbremsen von Kurven. Die RGS 1000 reagiert dann zum Teil mit ausgeprägtem Pendeln um die Hochachse.

Diese Eigenart wird offensichtlich noch durch die sehr labil in Silentblocks angebrachte, mitschwingende Verkleidung verstärkt.

Ein Auswechseln des Gabelöls, und auch Versuche mit unterschiedlichen Reifenluftdrücken brachten keine nennenswerte Besserung.

Über Kritik an den Federelementen, die sich noch die Jota 1000/120 gefallen lassen mußte, ist die RGS fast erhaben: Die Marzocchi-Telegabel ist zwar nicht gerade weich, kann aber auf unebener Fahrbahn in Sachen Ansprechverhalten durchaus befriedigen. Die Eigenheit, beim starken Anbremsen ungebührlich einzutauchen, besitzt sie aber nicht. Die Federkennung der hinteren Marzocchi-Federbeine ist in der

weichsten Vorspannung ebenfalls akzeptabel.

Die Bremsanlage der RGS – gelochte Gußscheiben mit Brembo-Zangen – wirkt bei Trockenheit hervorragend, wenngleich die Handkräfte etwas hoch ausgefallen sind. Bei Nässe ist die vordere Doppelscheibe aber mit größter Vorsicht zu genießen: Den Befehl zum Verzögern ignoriert sie in solch einer Situation geflissentlich.

Der Motor in RGS-Abstimmung hinterläßt keinen allzu gesunden Eindruck: Behertes Gasauftreiben quittierte er mit üblem Verschlucken, weil der Motor unter Atemnot leidet. Von akzeptablem Durchzug im fünften Gang kann auch kaum die Rede sein. Ist die Drehzahl einmal unter 6000 Touren gesunken, muß ein, wenn nicht gar zwei Gangstufen zurückgeschaltet werden, um angemessen vorwärts zu kommen.

Erst ab 6500 Touren, in der Nähe des roten Bereichs, legt der Drilling gewaltig zu. Dann aber mit einer Vehement, daß man glauben könnte, auf einer Turbo zu sitzen.

Die Abstufung der Schalteinheit ist erheblich besser gelungen als bei früheren 1000er-Testmaschinen aus gleichem Haus, wenn sich auch an den ausgeprägten Getriebegegeräuschen nichts geändert hat.

Wenn die RGS im TÜV-Trimm auch über immerhin 79 PS bei 7800 Umdrehungen verfügt (siehe MOTORRAD-Leistungsdiagramm), so macht sich die Atemnot des Triebwerks doch stark bemerkbar. Der durch die 120 Grad Kurbelwellenkrüpfung kultivierte Drilling könnte erheblich mehr leisten.

War aber das wahre Leistungsvermögen der Laverda RGS 1000 auskosten will, muß sein Domizil schon nach Italien verlegen.

Horst Viessalmann