

Laverda 1000 Jota:

Viele der faszinierenden Dreizylinder aus Breganze werden heute absolut originalgetreu restauriert. Und manche noch immer getunt!

ZEIT

Laverda im norditalienischen Breganze: Näher dran am Leistungsvermögen der den Motorradmarkt dominierenden japanischen Marken war vor 50 Jahren kein anderer europäischer Hersteller. 1987 ging die Firma dennoch in die Insolvenz. Es folgte ein Wiederbelebungsversuch, heute liegen die Namensrechte bei Piaggio. Fans der Marke schreiben derweil die Geschichte der großen Modelle des Hauses weiter – und bauen wirklich außergewöhnliche Geräte auf!

Lothar Eßers Leidenschaft für die kernigen Dreizylinder-Maschinen aus Breganze begann harmlos. „Mein Bruder hatte Anfang der Neunziger eine Laverda 1000 3C und wollte mir die Jota schmackhaft machen, die ich heute noch besitze. Aber ich wollte erst nicht, zum Laverda-Treffen in Breganze fuhr ich trotzdem mit – auf einer XT 500. Nach einer tollen Erfahrung auf der Piazza, als Frauen mit Lockenwicklern und halb rasierte Männer aus

dem Friseursalon rannten, um die Laverda meines Bruders zu bewundern, war ich dann auch infiziert. Wieder zu Hause, kaufte ich sofort die Jota. So fing meine Leidenschaft an, damals war ich 26 Jahre jung. Heute bin ich 58, und das Feuer lodert immer noch.“

Die Maschine war 1981 erstmals zugelassen worden, bereits etwas umgebaut, und trug die Vollverkleidung des legendären Laverda-Renn-technikers und Edeltuners Pacifico „Cico“ Simonato. Heute ist Lothars Jota schwarz, trägt eine Halbschalenverkleidung und ist auch sonst ziemlich verändert – wofür auch ein heftiger Sturz in den Alpen verantwortlich ist. Erst einmal fuhr die Maschine freilich tadellos, was kein Wunder ist. „Weil Laverda ja auch mal Landmaschinen hergestellt hat, spricht man bei den Motorrädern gerne von unzerstörbarer Trecker-technik. Das ist meist eher humorig gemeint, aber nach meinen Erfahrungen stimmt diese Aussage“, sagt Lothar. „Eine Laverda ist ein im Familienbetrieb sorgfältig gebautes Motorrad ohne größere Schwächen. Das gilt auch für die 750er.“

TECHNISCHE DATEN

Laverda 1000 Jota

Motor: Dreizylinder-viertakt-Reihenmotor, luftgekühlt, dohc-Ventiltrieb, drei 32er Dell'Orto-Vergaser, Verdichtung 9 : 1, elektronische Zündung

Hubraum: 981 ccm (B x H: 75 x 74 mm)

Leistung: 85 PS bei 7600 U/min

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Telegabel vorn, Schwinge hinten

Leergewicht: ca. 248 kg

Vmax: ca. 210 km/h

Baujahre: 1976-1982

Der Look und der Sound: noch immer Laverda. Fahrwerk und Farbleistungen: begeisternd. Ein faszinierender Mix!

Viele schöne Fahrerlebnisse folgten nach dem Kauf – bis auf dem Reschenpass ein fieser Sturz der Begeisterung erst einmal eine Pause verschaffte. „Die Cico-Verkleidung war stark beschädigt, zudem war die Maschine heftig auf den Lichtmaschinendeckel geknallt, der hatte nun ein Loch. Später stellte sich heraus, dass die eigentlich unzerstörbare Kurbelwelle bei dem Sturz einen Schlag abbekommen hatte. Der Motor musste also zum Instandsetzer, denn eine Kurbelwellenreparatur habe ich mir nicht zugetraut.“

Tatsächlich lässt sich der fast 100 Kilogramm (!) schwere Drilling gar nicht mal schwer zerlegen, etliche Fallstricke lauern trotzdem. Piet Herrmann, viele Jahre beim Laverda-Spezialisten OCT in Dom-Esch beschäftigt und heute im Unruhestand, kennt die Bastelsünden der früheren Zeiten genau. „Laverda galten immer als beinahe einfach gestrickte Traktoren-Motorräder, und Ersatzteile waren früher richtig billig. An den Motoren wurde darum gerne selbst geschraubt, aber oft ohne das nötige Wissen. So muss man schon beim Einstellen der Ventile aufpassen, falsch aufgesetzte Nockenwellenlagerböcke haben schon manchem Zylinderkopf das Ende bereitet. Eine ordentlich gewartete 1000er ist indes tatsächlich ein Dauerläufer, 150.000 Kilometer sind keine Seltenheit.“

Mit zerstörter Verkleidung und klapperndem Motor stand wie gesagt ein Neuaufbau an, doch Lothar wollte es bei einer Wiederherstellung der Technik nicht belassen, erklärt er: „Eine große Laverda ist schon original ein tolles Motorrad, aber ich wollte möglichst viel des darüber hinaus vorhandenen Potentials wecken. Verfechter des absoluten Originalzustands sehen das vielleicht skeptisch, in der Laverda-Szene wird aber schon immer gern optimiert und individualisiert. Mein Wunsch war es, meine Jota technisch so aufzubauen, dass sie auch mit viel modernen Maschinen mithalten kann und trotzdem optisch ein echter Klassiker bleibt.“



Umgestrickt: Tacho und Öltemperaturanzeige sind nicht original

SPRUNG



Wie die Zeit vergeht: 50-jähriges Jubiläum

Wolfgang Bürger lebt ebenfalls in Berlin, hat seine 1000 3C schon 1975 beim Händler abgeholt und seitdem rund 130.000 Kilometer damit zurückgelegt. Die Maschine ist in der Szene bestens bekannt – warum, das bedarf keiner Erklärung... „1977 war der Lack am Tank schon ziemlich durchgeschuert, darum brachte ich die Anbauteile zum Lackierer, ich wollte eine sehr individuelle Farbe, habe dann aber doch geschluckt, als ich alles zurück bekam“, lacht Wolfgang. Seine Laverda rollt heute auf Gussfelgen und ist mit der Verkleidung des 2022 verstorbenen Laverda-Urgesteins „Cico“ Simonato verschalt, anders als Lothars Jota mit der zum „Cico-Style“ gehörenden Vollverkleidung.

Von dem, was Wolfgang in Breganze erlebte, schwärmt er genauso wie alle, die das untergegangene Werk noch selbst besuchen konnten. „Gleich 1976 sind wir hingefahren. Die Werkstore öffneten sich, wir wurden geradezu herzlich empfangen. Laverda-Lehrlinge schoben die Maschinen ohne viele Fragen weg und begannen mit der Inspektion. Manches Verschleißteil wurde kommentarlos getauscht, abends lud man uns zum Essen in eine Privatwohnung ein. Wir fühlten uns wie in einer Familie aufgenommen, einfach nur, weil wir diese Motorräder fuhren.“

Mehrfach ging seine Laverda durch die Hände von „Cico“ Simonato, sogar eine feingewuchtete Kurbelwelle wurde in Italien eingebaut. „Laverda war immer unheimlich kulant“, erzählt Wolfgang. Das vermutlich selbst verursachte Klappern des Primärtritzels wurde ohne viel Aufhebens auf Garantie behoben. Was an seiner Laverda in 50 Jahren sonst repariert werden musste? Wolfgang hat ein bisschen den Überblick verloren. Neben der Cico-Welle waren der Tausch der Kolben und neue Ventilsitze dabei, ebenso ein überholter Anlasser und der Einbau einer größeren Lichtmaschine. Die immer noch originalen Brembo-Bremssättel brauchten irgendwann neue Kolben, die verschlissenen Dell'Ortos ersetzte er durch Mikunis – die aber schwierig einzustellen waren. „Erst ein Freund von der Rennstrecke kannte sich aus und stellte mir die neuen Vergaser so ein, dass das Fahren wieder Spaß machte.“



Der 1981er Jota-Motor hat 180 Grad Zündversatz. Viele „alte Laverda-Hasen“ schwören auf diese Motoren-Generation

Der Dreizylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen und über Tassenstößeln gesteuerten Ventilen (zwei je Zylinder) ist wälzgelagert. Die Kurbelwelle besteht aus sieben miteinander verpressten Teilen und läuft in fünf Lagern. Schon die Einstellung der Ventile ist keine ganz leichte Aufgabe, denn wegen der Tassenstößel müssen die Nockenwellen raus, und dazu muss die Steuerkette geöffnet werden. „An den Schleudernblechen der Hubwangen kann man gut ablesen, wie viel der Motor tatsächlich gelaufen ist“, erzählt Piet. „Sie sind für die Ölversorgung der unteren Pleuellager zuständig und fungieren gleichzeitig als Zentrifugal-Ölfilter. An der Menge des eingesammelten Dicks kann man erkennen, ob das Triebwerk tatsächlich nur 40.000 Kilometer hinter sich hat, oder ob es doch schon 140.000 Kilometer sind.“

Lothars Motor hat heute eine Bohrung von 80 statt 75 Millimetern und kommt auf den Hubraum der ab 1977 angebotenen Laverda 1200 – genau gesagt auf 1116 Kubikzentimeter. Der Zylinderkopf stammt von

der 1000 SFC und heißt Corsa-Kopf. Er ist mit größere Ventilen bestückt, und auch die Ein- und Auslasskanäle haben natürlich größere Durchmesser. Die originalen Dell'Orto-Rundschieber-Vergaser mit 32 Millimetern sind oft ausgeschlagen und dann kaum noch vernünftig einstellbar, sie mussten deshalb japanischen Keihin mit 40 Millimeter Durchlass weichen. Zusammen mit erhöhter Verdichtung und Tuning-Nockenwellen mit der Bezeichnung 4C (noch schärfere Wellen heißen 7C, doch so weit wollte Lothar nicht gehen) kamen auf dem Prüfstand über 100 PS heraus – original belassen leistet der Triple 76 PS. Der Leistungszuwachs ist mächtig, doch würde er das Ganze nochmal machen? „Bei mir stand der Spaß am Tunen im Vordergrund“, sagt Lothar, „aber es war auch eine jahrelange Tüftelei, bis all die Maßnahmen harmonisierten und ich zufrieden war.“

Noch mehr in die Vollen ging der Laverda-Fan aus Bergisch Gladbach bei Bremsen und Fahrwerk. Spätestens an dieser Stelle hat der Schrauber den Pfad der Originalität voll-

Üppig dimensioniert: Details des Dreizylinders



Die „gebaute“ Kurbelwelle ist aus sieben Teilen zusammengepresst und wälzgelagert (1.). Wer genau hinsieht, erkennt den 180-Grad-Hubzapfenversatz gut (2. v. l.). Auffällig: Die Steuerkette ist recht schmal, der Triplex-Ketten-Primärtrieb (3. v. l.) dagegen überdimensioniert – ebenso wie die Innereien des Getriebes



Die Bremsanlage ist komplett mit modernen Brembo-Teilen optimiert



40er Keihin-Flachschiebervergaser haben die Dell'Ortos abgelöst



Ab Werk verbaute Laverda Lenkarmaturen in guter Qualität



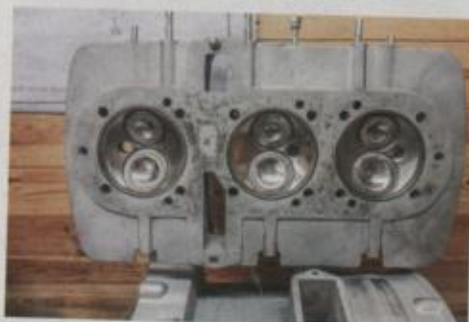
Gängige Modifikation: ein außenliegender Ölfilter



Der Besitzer

► Lothar Eßer (58) aus Bergisch Gladbach fährt seit 32 Jahren auf Laverda ab. Was ihn an seiner optimierten Jota besonders reizt: mit einem 45 Jahre alten Motorrad an modernen Konstruktionen „dran bleiben“ zu können.

► Fotos vom Dachgeschoss: klassischer dohc-Ventiltrieb



Die diversen 1000er-Laverda-Modelle unterscheiden sich vor allem in den Details des Ventiltriebs. Die leistungsstärkeren Varianten haben größere Ventile und Kanäle, außerdem auch schärfere Steuerzeiten. Zur Ventileinstellung müssen die Nockenwellen raus, ihre Lagerböcke wollen sorgsam montiert sein!

JOTA



» INFOS & FAKTEN

Eine Grundkonstruktion, zwei Hubräume,...

...diverse Detailänderungen und Anbauteile – daraus entstand in Breganze eine fast schon unübersichtliche Vielfalt an Modellen. Kurz und knapp: Die Motoren mit 75er Bohrung und 980 Kubik liefen als 1000er (1973 bis 1989), die mit 80er Bohrung und 1116 Kubik als 1200er (1977 bis 1982), und wenn SFC dranstand, gab's ein paar PS on top.

Die großen Laverda wurden fortlaufend in Details modifiziert und verbessert, das Jahr 1982 brachte dann die erste und einzige grundlegende Veränderung: Die Dreizylinder hatten bis hierher einen außergewöhnlichen Zündversatz von 180 Grad (die äußeren Zylinder liefen im Gleichschritt), boten viel Kraft im Drehzahlkeller und galten als ziemlich Vibratoren. Nun wiesen sie den für Triples klassischen Zündversatz von 120 Grad auf. Sie vibrierten immer noch, dies aber „feiner“, und waren deutlich drehfreudiger, wenngleich gefühlt „untenrum“ weniger drehmomentstark. Auch die Nippon-Denso-Lima debütierte 1982. Welche Variante wählen? Darüber ist die Laverda-Szene uneins, wie über sonst nichts...



ends verlassen, die Verbesserungen sind allerdings deutlich spürbar und passen zum Vorhaben des Besitzers, den technischen Stand seiner Jota von den Siebzigern ins neue Jahrtausend zu beamen. An seinen Laverda – auch an der später dazugekommenen 1000 SFC – sind über einen Adapter Brembo-P4-Vierkolben-Sättel statt der originalen Zweikolben-Brembo-P08 verbaut. Auch die Bremsscheiben sind nicht original, sie stammen aus Japan-Regalen und haben 300 bzw. 310 Millimeter Durchmesser statt 280 Millimeter.

Schlucken muss der Reporter beim Anblick der Gussfelgen. Sie fallen auf den ersten Blick kaum auf, ähneln sie doch stark den von Laverda an der 1000 SFC verwendeten OSCAM-

Gussfelgen. Tatsächlich stammen sie aber von der Suzuki GSX-R 750. Piet Herrmann hat den Umbau vor 30 Jahren als erster in Angriff genommen und erzählt die Entstehungsgeschichte der Idee. „Damals, an den frühen Laverda, sind uns regelmäßig Speichen gebrochen. Immerhin hatte man allerdings die Möglichkeit, breitere Felgenreife einzuspeichen. Die originalen Gussfelgen von Laverda hatten demgegenüber nur 2,5 Zoll, erlaubten Hinterreifen mit gerade einmal 120 Millimetern und sind noch dazu ziemlich schwer. Mit den leichten, 3,5 bis vier Zoll breiten Suzukifelgen sind 150 Millimeter möglich. Laverda-Motorräder werden eben auch heute noch richtig gefahren und nicht im Showroom



Lothar Eßer (r.) besitzt neben seiner „180-Grad-Jota“ auch eine „120-Grad-SFC“ (l.), die sein Sohn Lukas (26) – ansonsten auf Ducati Monster unterwegs – inzwischen mit wachsender Begeisterung fährt



Der Experte

► **Peter „Piet“ Herrmann** (69) Jahre, arbeitete viele Jahre beim Laverda-Importeur Moto Witt und bei OCT in Dom-Esch. Er lebt in Hennef und besitzt wie so viele Markenfans seine erste Laverda 1000 3C heute noch – und dazu etliche andere.

ES GEHT AUCH (FAST) GANZ ORIGINAL

Das 1000-Teile-Puzzle

Detlef Dreyer aus Berlin-Mahlsdorf hat seine 1000 3C, Erstzulassung 1976, in Kisten im Internet ersteigert und den Teilehaufen in perfekten Originalzustand versetzt. Das Kürzel 3C steht für Tre Cilindri, diese frühen Maschinen hatten Speichenräder (die 3 CL kam 1976 und hatte Gussfelgen). „Ich war schon in jungen Jahren auf Laverda unterwegs, ab 1978 auf einer 1200er. Damit war ich in Berlin einer der ersten, der sie hatte. Zeitweilig habe ich am Wochenende in einer Laverdawerkstatt ausgeholfen und mir da ein paar Mark zusätzlich verdient. 2007 bekam ich wieder Sehnsucht nach dem tollen Dreizylinder und stöberte herum. Im Internet fand ich meine 1000 3C, sie war in Kisten zerlegt und kostete darum nur 2500 Euro. Ich wollte gerne restaurieren und mir Zeit lassen, so war das Puzzle genau richtig für mich. Am Ende dauerte es sechs Jahre, ehe sie fertig war.“



Detlefs Ziel war es, bei perfekter Technik möglichst nah am Original zu bleiben. „Der Motor klapperte schon beim Durchdrehen, da war mir klar, dass er wohl nicht grundlos ausgebaut worden war“, blickt unser Schrauber zurück. „Die Kurbelwelle ließ ich bei Peter Spaniel in Heiningen überholen, der hat sehr gute Arbeit abgeliefert. Seit der Wiederherstellung hat das Motorrad nun schon wieder 30.000 völlig problemlose Kilometer hinter sich.“

Einer der wenigen Schwachpunkte der Dreizylinder war die schwächliche Bosch-Lichtmaschine. Magere 120 Watt Leistung und ein Ladeeinsatz erst bei über 3000 U/min sorgen gerade im Stadtverkehr dafür, dass die Batterie permanent leer gesaugt wird. Allerdings wird die elektronische Bosch Hochspannungs-Kondensatorzündung (HKZ) aus der Lima gespeist. Erst mit den 180-Grad-Motoren kam 1982 die neue Nippon-Denso-Lichtmaschine (260 Watt) und sorgte fortan für stabile Verhältnisse im Bordnetz. Die Zündung lieferte weiterhin Bosch, sie wanderte aber von der rechten auf die linke Motorseite. Selbst eingefleischte „Originalisten“ rüsten heute frühe Laverda-Triples üblicherweise mit moderner Nachrüst-Elektronik aus, die es inzwischen von mehreren Herstellern gibt.



abgestellt. Da ist ein Fahrwerk mit modernen Reifengrößen und -qualitäten sowie angemessenen Bremsen meiner Meinung nach nicht zu beanstanden. Das Fahrverhalten macht mit diesen Maßnahmen einen Quantensprung, das Handling ist super.“

Lothar kann das nur bestätigen, die gesteigerte Leistung lässt sich mit den breiteren Reifen und der heftig zupackenden Bremse richtig gut auf die Straße bringen. Allerdings: Plug and Play geht hier gar nichts! Piet dreht für den Umbau beispielsweise den Kettenradträger ab, damit die Kettenflucht wieder passt. Und auch vorne sind etliche Anpassungsarbeiten nötig. Eine Hürde ist zudem naturgemäß der TÜV. Eine Garantie für die Eintragung gibt es nicht. Empfehlenswert ist es, mit dem Prüfer vorher zu sprechen und abzuklären, was er für eine Eintragung sehen will.

Die 1000er Jota mag sich vom originalen Entwurf ein ordentliches Stück entfernt haben, doch die kurze Probefahrt begeistert! Das Teil geht ab wie Schmidts Katze und bremst so brachial wie eine moderne Ducati Monster. Eine über 50 Jahre alte Konstruktion, für den Wettbewerb mit der Moderne fit gemacht – das ist ungemein reizvoll! Das Ding klingt fantastisch und ist trotz aller Veränderungen immer noch eine Laverda. Wie würde ich mich entscheiden, wenn ich die Wahl hätte zwischen Lothars modifiziertem Alteisen und einer wunderbar original aufgebauten 1000 3C? Wäre ich ein paar Jährchen jünger, würde ich wohl die Jota nehmen...