

Im Kölner Rheinauhafen, nur wenige Fußminuten vom Dom entfernt und vis-à-vis einem kleinen Jachthafen, ist die Welt wieder in Ordnung. Zumindest in der Halle 7, wo die Firma Moto Witt ihr Domizil hat. Der Viermannsbetrieb ist Importeur der Marke Laverda.

Klein, aber fein nennt Chef Uwe Witt seinen Kundenkreis, der sich jährlich um rund 100 Personen erweitert. Denn so viele Maschinen holte Witt bislang per Jahresfrist über die Alpen.

Demnächst sollen es mehr werden. Denn Optimismus ist angesagt, seitdem die Firmenchefs des italienischen Werks, Piero und Massimo Laverda, sich nach langem Zögern und stetem Druck durch den deutschen Importeur dazu durchge rungen haben, ein Topmodell aufzulegen, das dem sportlichen Image der Marke endlich wieder gerecht wird.

Die Zauberformel heißt SFC. Insider kennen das Kürzel schon von der legendären Laverda 750 SFC, einer Rennversion der zivilen 750 SF, der in den 70er Jahren größere sportliche Erfolge zwar versagt blieben, die aber statthafte Achtungserfolge einfuhr. Und die sind oftmals wertvoller als ein Platz unter den ersten drei.

Die Zulassungsstatistiken zu stürmen, wird Laverda auch mit der neuen SFC nicht gelingen, aber für einen Achtungserfolg in dieser Disziplin ist der sportlich aufgemachte Drilling allemal gut genug. Mit ihrem unigen Dreizylindertriebwerk trifft die 1000 SFC nämlich genau jenen Geschmack von Zeitgenossen, denen die hochmoderne Motoren technik vor allem japanischer Fertigung einfach zu glatt, zu perfekt und damit ohne Reiz und ohne Charakter ist.

Ein ausgeprägter Charakter kann dem luftgekühlten Dreizylinder motor mit der 120-Grad-Kurbelwellenkopfung in der Tat nicht abgesprochen werden. Er imponiert allein schon durch seine Ausmaße und flößt auch im Fahr betrieb allerhand

Fahrbericht Laverda 1000 SFC

Da tut sich was

Lange hat's gedauert: Jetzt endlich kommt Laverda mit einem sportlichen Topmodell. Drei Buchstaben in der Typbezeichnung des markigen Dreizylinders wecken großes Interesse und gleichzeitig Erinnerungen: SFC.





Italienische Rasse elegant verpackt: Laverda 1000 SFC

Respekt ein. Dem Fahrer wird über sehr grobe, handfeste Vibratoren, die mit zunehmender Drehzahl geringer werden, mitgeteilt, daß sich unter ihm etwas tut, nämlich drei 75,6 Millimeter dicke Kolben ihre kraftspendende Arbeit verrichten.

Der Motor entspricht exakt dem Triebwerk der RGS 1000 Modelle, leistet in dieser Version allerdings 95 PS bei 8000 Umdrehungen. Die Leistungssteigerung um zwölf PS wurde laut Witt durch höher verdichtende Kolben sowie durch schärfere Steuerzeiten und größere Ventile erreicht.

So gibt der Motor vor allem bei Drehzahlen über 6000 Touren



In der Serie dennächst mit weißen Zifferblättern: SFC-Instrumente (links). Neue Marzocchi-Gabel mit einseitigem Anti Dive (oben)

Laverda 1000 SFC: Technische Daten und Maßwerte

Motor*

Aufgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, 120 Grad Karbelsatz, Ölkuhler, dohc, Tassenstöbel, Steuerauftrieb über Rollenkette, je zwei Ventile, Bohrung x Hub 75,6 x 74 mm, Hubraum 998 cm³, Verdichtung 10, Nennleistung 70 kW (95 PS) bei 8000/min, drei Dell'Orto-Vergaser, Ø 32 mm, kontaktlose Transistorzündung, Drehstromgenerator 250 W, Batterie 12 V/14 Ah, Mehrscheiben-Ölkupplung, Fünfganggetriebe, Elektrostarter, Sekundär Antrieb über O-Ring-Kette.

Fahrwerk*

Doppelscheiben-Rohrrahmen, luftunterstützte Teleskopgabel vor mit einseitigem, hydraulisch angesteuertem Anti Dive, Standrohrdurchmesser 41 mm, Feder-

weg 130 mm, zwei Federbeine hinten, Federweg 95 mm, Federbasis fünffach verstellbar, Radstand 1510 mm, Nachlauf 115 mm, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Scheiben schwimmend gelagert, Festsetzel, Scheibenbremse hinten, Ø 280 mm, mit Schwunnsattel, Betätigung vorn/hinten hydraulisch, Bereifung vorn 100/90 V 18, hinten 130/90 V 18.

Abmessungen und Gewichte*

Zweiteiliger Stahlrahmen, Gewicht vollgetankt 246 kg, zulässiges Gesamtgewicht 440 kg, Tankinhalt 22 Liter.

Preis: 15 888 Mark

Importeur: Moto Witt GmbH, Rheinauhafen, Halle 7, 5000 Köln 1

daß die Motordrehzahl in den Keller fällt. Akustisch sehr aufdringlich sind hingegen die Schaltvorgänge, bei denen die Zahnradpaare schlagartig ineinanderzufallen scheinen.

Alles in allem hinterläßt die nun schon betagte Konstruktion einen äußerst soliden Eindruck. Neben stattlicher Leistung offenbart der mächtige Antriebsblock etwas, was modernen Konstruktionen abhanden gekommen ist: einen ausgeprägten, individuellen Charakter.

Ebenso wie der Motor ist das Fahrwerk in groben Zügen mit den RGS-Modellen identisch. Das neu gestylte, drei Zoll breite Aluminiumguß-Hinterrad wird nun von einer Stahlchwinge in Kastenbauweise geführt. Vom im unveränderten Doppelscheibenrahmen arbeitet nun mehr eine von Marzocchi neu entwickelte Telegabel mit einseitigem, hydraulisch angesteuertem Anti Dive-System. In der Arbeitsweise konnte die Gabel auf Anhieb genauso überzeugen wie die beachtliche Wirkungsweise der Brembo-Bremsanlage mit schwimmend gelagerten 300-Millimeter-Scheiben.

Weiterhin hart ist allerdings die Abstimmung des Federbeinpaars im SFC-Heck. Dieser Umstand dürfte auch die Ursache für leichte Fahrwerkschwächen der laut Werk vollgetankt 246 Kilogramm schweren Maschine sein, die sich bei Lastwechseln oder auf Bodenwellen in schnell durchfahrenen Biegungen zumindest beim ersten in Deutschland erhältlichen Modell einstellen.

Der Geradeauslauf bei Tacho 230 km/h ließ indes nichts zu wünschen übrig, ebenso wie die Handlingsqualitäten für ein Big Bike dieser Gewichtsklasse durchaus akzeptabel sind.

Horber auf der Rennstrecke wird auch die aktuelle SFC kaum einfahren können, wohl aber die gleichen Achtungserfolge wie die Maschine, deren Namen sie geerbt hat.

Horst Vieselmann

* Herstellerangaben