

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 Viermannbetrieb 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 durchgerungen 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 stattliche Achtungserfolge einfuhr. Und die sind oftmals wertvoller als ein Platz unter den ersten drei.

Die Zulassungsgesetzstatistiken 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 urigen Dreizylindertriebwerk trifft die 1000 SFC nämlich genau jenen Geschmack von Zeitgenossen, denen die hochmoderne Motortechnik vor allem japanischer Fertigung einfach zu glatt, zu perfekt und damit ohne Reiz und ohne Charakter ist.

Ein ausgeprägter Charakter kann dem luftgekühlten Dreizylindermotor mit der 120-Grad-Kurbelwellenkrüpfung in der Tat nicht abgesprochen werden. Er imponiert allein schon durch seine Ausmaße und fließt auch im Fahrbetrieb 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



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

Respekt ein. Dem Fahrer wird über sehr grobe, handfeste Vibrationen, 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 Steuerzeiten und größere Ventile erreicht.

So gibt der Motor vor allem bei Drehzahlen über 6000 Touren

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 stattdlicher Leistung offeriert 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 neugestylte, drei Zoll breite Aluminiumgüß-Hinterrad wird nun von einer Stahlschwinge in Kastenbauweise geführt. Vorn im unveränderten Doppelschleifenrahmen arbeitet nunmehr eine von Marzocchi neuentwickelte 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 durchlaufenden Biegungen zumindest beim ersten in Deutschland erhältlichen Modell einstellen.

ein beeindruckendes Zeugnis seiner Kraft, wobei der Leistungsdruck auch im roten Bereich, der bei 8500 Touren beginnt, nicht aufhören will. Die Kraftausdrücke, die der Drilling dabei produziert, sind ungemessen zivil. Lediglich ein heiseres Röcheln entweicht bei hohen Drehzahlen der Drei-in-zwei-Auspuffanlage.

Unter 3000 Touren allerdings agiert der luftgekühlte Dreizylinder sehr unwillig, was er durch ruckige Arbeitsweise, hervorgerufen von einer bei diesen Drehzahlen nicht perfekten Gemischaufbereitung in Verbindung mit großem Spiel in der Kraftübertragung innerhalb des Triebwerks, äußert.

Das Fünfganggetriebe gewährt in allen Gangstufen einen ordentlichen Kraftschluß, ohne

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

Lorbeer 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

## Laverda 1000 SFC: Technische Daten und Meßwerte

### Motor\*

Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, 120 Grad Kurbelversatz, Ölkühler, dohc, Tassenstößel, Steuertrieb über Rollenkette, je zwei Ventile, Bohrung x Hub 75,6 x 74 mm, Hubraum 996 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 16, Nennleistung 70 kW (95 PS) bei 8000/min, drei Dellorto-Vergasen, Ø 32 mm, kontaktlose Transistorzündung, Drehstromgenerator 250 W, Batterie 12 V/14 Ah, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Elektrostarter, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette.

### Fahrwerk\*

Doppelschleifen-Rohrrahmen, Luftunterstützte Teleskopgabel vorn mit einseitigem, hydraulisch angesteuertem Anti Dive, Standrohrdurchmesser 41 mm, Feder-

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

### Abmessungen und Gewichte\*

Zweiciliger Stahlenker, Gewicht vollgetankt 246 kg, zulässiges Gesamtgewicht 440 kg, Tankinhalt 22 Liter.

Preis: 15 888 Mark

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