

Die Extravagante:

# LAVERDA RGS 1000

Geringe Stückzahlen und extravagantes Design garantieren Individualität und Exklusivität. Die kernige Dreizylinder-Italienerin ist dennoch kein sensibles Showbike, sondern eine sportliche Fahrmaschine mit erstaunlich langlebiger Technik und tollem Sound



**1** Pffiffige Lösung: Per Exzenter lässt sich die Fußrastenanlage auf die vom Fahrer bevorzugte Position einstellen



1

**2** Das kompakte, kastenförmige Cockpit könnte auch aus einem Auto stammen und wurde oft verspottet



2

**3** Der Dreizylinder glänzt mit solider Konstruktion und Langlebigkeit, nur die Ölwechselintervalle sind sehr kurz



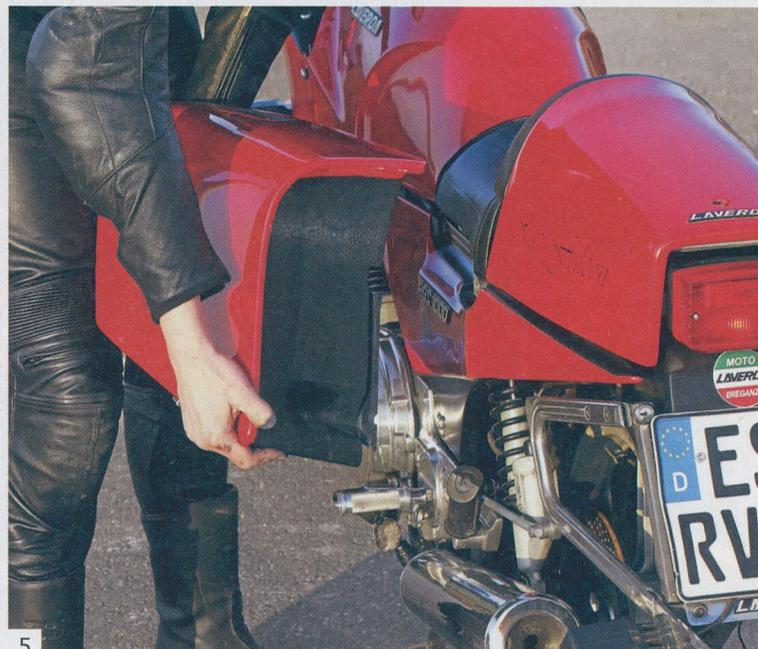
3

**4** Wo ist der Tank? Da, wo er immer ist. Ungewöhnlich ist nur der Einfüllstutzen vorn rechts in der Halbschale



4

**5** Ausgefuchste Konstruktion: Die Blinkerhalter lassen sich herunterklappen, die schmalen Koffer danach leicht demontieren



5

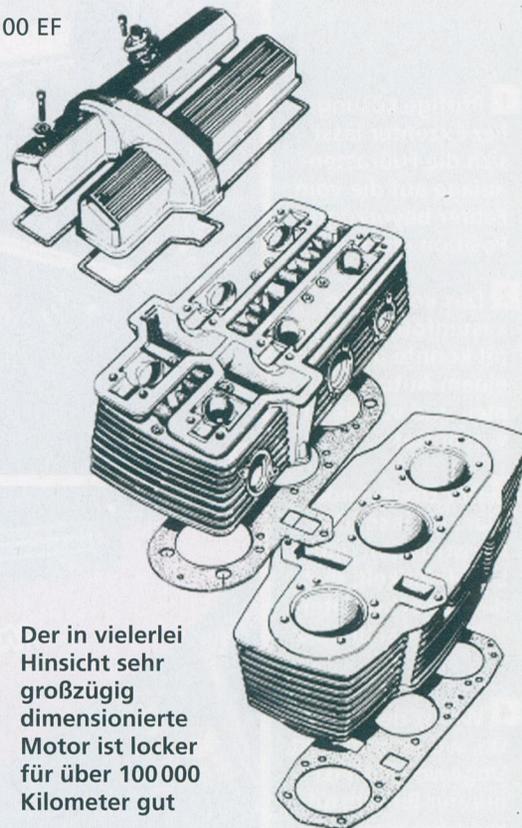
ßen, nimmt man freiwillig eher die Rennhaltung ein. Stabil geradeaus, geht aber nicht ums Eck? Mitnichten. Erstaunlich leichtfüßig und wendig zeigt sich die 1100er, trotz des 18-Zoll-Vorderrads. Einlenken und schnelle Schräglagenwechsel arten nicht in Arbeit aus, man wähnt sich auf einer flinken 750er. Vor der schieren Größe der Kawa braucht niemand übertriebenen Respekt zu haben, wenn die GPZ erst mal rollt. Vom sprichwörtlichen Eisenschwein ist die Rote jedenfalls weit weg. Dennoch: 266 Kilogramm plus Fahrer wollen verzögert werden, das habe ich zumindest beim Anbremsen der ersten Spitzkehre im Hinterkopf und packe beherzt und eher frühzeitig zum Bremshebel. Die Vorsicht erweist sich als unbegründet, denn selbst mit zwei Fingern läßt sich der betagten Einkolben-Schwimmsattelbremse respektable Verzögerung entlocken. Wirkung und Dosierbarkeit können sich heute noch sehen lassen. Respekt.

Apropos sehen lassen: Ist die GPZ mit ihrer schnittigen Linie und den hübsch rot lackierten Gussrädern sowieso ein Hingucker, so passt selbst das futuristisch anmutende Mäusekinio auf dem Tank zum zeitgenössischen Erscheinungsbild. Die Elektronik und insbesondere die zahlreichen Sensoren und Steckkontakte der GPZ sind aber auch ein bekannter Quell für Störmeldungen, hinter denen nicht immer ein echter Fehler stecken muss. Ich könnte damit sehr gut leben, und auch Stefan resümiert nachdenklich: „An die Karre könnte man sich gewöhnen...“

An sie gewöhnen, ja, gewöhnlich, nein – so oder ähnlich könnte man die Italienerin vorstellen, die es heute wie damals mit den beiden Japanerinnen aufnehmen

will. Angefangen beim Motorkonzept (ein Drei- statt Vierzylinder), über die Position des Tankeinfüllstutzens bis zu diversen Ausstattungsdetails – ungewöhnlich. Dieses Ungewöhnliche hat denn auch Besitzer Thorsten Helmcke schon immer an Laverdas und an der RGS 1000 speziell fasziniert. Als eine der ersten gebauten entstand seine RGS Ende 1981/Anfang 1982. Die Koffer stammen vom nur rund 50-mal gebauten Sondermodell Executive, der IT-Manager hat diese gebraucht erstanden und nachträglich montiert.

Der späte 1000er-Dreizylinder gilt als einer der robustesten und langlebigsten Motoren aus Breganze. Anders als bei den Vorgänger-Drillings mit den 180-Grad-Motoren setzt Laverda ab Baujahr 1982 auf 120 Grad Hubzapfenversatz, sämtliche Gehäuse und Lager sind äußerst großzügig dimensioniert, so als wollten der Firmenchef und Triple-Fan Massimo Laverda und der Ingenieur Luciano Zen mit der soliden Konstruktion an die Tradition des einst als Landmaschinenhersteller gegründeten Unternehmens erinnern. Doch Laverda stand auch stets für moderne Lösungen und Ideenreichtum – zwei obenliegende Nockenwellen und Tassenstößel hielten hier schon früh Einzug. Die anfangs etwas optimistische Leistungsangabe von 91 PS musste für die deutsche Version, auch wegen der einzuhaltenden Ansaug- und Auspuffgeräusch-Werte auf 83 PS korrigiert werden, wovon auf dem Prüfstand gemessene 79 übrig blieben. Allemal genug für beachtliche Fahrleistungen, trotz des stattlichen Gewichts von 265 Kilogramm. Die sich schon gleich zu Beginn beim Rangieren deutlich bemerkbar machen – der hohe Schwerpunkt läßt die RGS noch schwerer wirken. Beim Auf-



**Der in vielerlei Hinsicht sehr großzügig dimensionierte Motor ist locker für über 100 000 Kilometer gut**

sitzen fällt die angenehm niedrige Sitzhöhe auf, über den flach bauenden Tank recken sich die Fahrerarme automatisch zu den schmalen, wenig gekröpften Lenkerstummeln, die Beine müssen stark zusammengeklappt werden, um auf den sportlich angeordneten Fußrasten Platz zu finden. Die piffige Option, die an einem Exzenter montierten Rasten einzustellen, nutzen wir heute nicht – los geht's. Der Drilling ist bereits warm, startet spontan, muss aber mit Gasstößen bei Laune gehalten werden. „Die RGS hat kein Standgas, nie gehabt“, gesteht Helmcke. „Ich hab mich dran gewöhnt, geh da aber irgendwann noch mal ran.“

### Ein Bike zum Zupacken

Dass der Gasgriff, ebenso wie der Kuppelhebel, schwergängig ist, macht die Sache nicht leichter, doch auf der Landstraße stört dieses Manko erst mal nicht. Erstaunlich kultiviert, mechanisch und akustisch, geht der Drilling zu Werke, von den erwarteten Vibrationen ist kaum etwas zu spüren, auch der Sound klingt eher dezent. Das herrlich markige Dreizylinder-Röhren stellt sich zwar bei mittleren Drehzahlen ein, bleibt aber zurückhaltend. Wie auch die Leistungsentfaltung im unteren Bereich noch nicht so deftig oder gar seidig rüberkommt. Der Triple braucht Drehzahlen und kann diese auch ab, zwischen 5000 und 6000/min legt er richtig los, scheint sich dann wohlzufühlen und mahnt zwar im Cockpit bereits ab 7000/min zur Mäßigung, liefert jedoch erst bei 8000 Touren seine Höchstleistung. Im Zweifelsfall also vor der Kur-

**Hoch aufragend, breit kauernd oder flach geduckt – drei unterschiedliche Auslegungen beim (Ver-)Kleidungs-Stil**





**DATEN** (Typ RGS 1000)

**Motor:** Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, zwei Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, Hubraum 981 cm<sup>3</sup>, Leistung 61 kW (83 PS) bei 8000/min  
**Kraftübertragung:** Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Kettenantrieb  
**Fahrwerk:** Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, Telegabel, Ø 38 mm, Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, Alu-Gussräder, Reifen 100/90 V 18 vorn, 120/90 V 18 hinten, Doppelscheiben-/Scheibenbremse vorn/hinten mit Festsätteln, Ø 280 mm  
**Maße und Gewichte:** Radstand 1520 mm, Lenkkopfwinkel 61 Grad, Gewicht vollgetankt 265 kg  
**Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit 209 km/h

**TECHNIK**

Der 1000er-Dreizylinder mit 180-Grad-Kurbelwelle blickte bereits auf eine rund zehnjährige Historie zurück (wurde allerdings erst 1975 auf dem deutschen Markt präsentiert), als man in Breganze von der 180-Grad-Lösung auf die **neue Konstruktion mit 120 Grad Hubzapfenversatz** umschwenkte. Zunächst ab Mitte/Ende 1981 in der Jota, dann in der 1982 angebotenen brandneuen RGS 1000. Sie vereint bis heute auf faszinierende Weise solide Bauweise und moderne Technik: In allen wesentlichen Bauteilen sehr üppig und somit langlebig dimensioniert (Gehäuse, Lager), mit wälzgelagerter Kurbelwelle, zwei obenliegenden Nockenwellen, Tassenstößeln, untenliegenden Shims und manch anderen cleveren Details mit recht fortschrittlicher Technik. Die Probleme früher Drillinge mit den zu schwachen Lichtmaschinen sind der RGS mit dem 250 Watt leistenden Bauteil fremd. Sorge bereitet allerdings oft die serienmäßige kontaktlose Bosch-Zündanlage, die praktisch nur zwei statische Zündpunkte kennt und bereits bei geringer Drehzahl auf maximale Frühzündung regelt, was sowohl eine gleichmäßige Leistungsentfaltung als auch einen stabilen Leerlauf erschwert bzw. verhindert. Empfehlenswert und von vielen bereits eingebaut ist eine **digitale Kennfeldzündung von DMC, die für rund 400 Euro zu haben ist**. Mit den straffen Marzocchi-Federelementen kann man angesichts des stabilen Fahrverhaltens gut leben, Experten empfehlen, zugunsten eines guten Einlenk- und Kurvenverhaltens das Lenkkopflager keinesfalls zu fest, eher ganz leicht, fast an der Grenze zum Klappern einzustellen.

**GEBRAUCHT-CHECK**

Generell gilt der Laverda-Drilling als sehr robust und langlebig, 100 000 Kilometer und mehr sind meist kein Problem. Motorschäden sind selten, allenfalls hohe Dauerdrehzahlen können in einzelnen Fällen zu überhitzten Köpfen und Rissen führen, auch von Schäden durch Risse am Steg des Steuerketten-schachts wird schon mal berichtet. Ganz wichtig ist der regelmäßige Ölwechsel alle 2500 Kilometer, weil der Dreizylinder keinen Ölfilter, sondern nur ein grobmaschiges Metallsieb besitzt. Verkleistert Schmutz im Öl irgendwann die Ölfangbleche der Kurbelwelle oder setzt den Ölkühler zu, sind die Folgen absehbar. Insgesamt leidet die grundsätzlich gut verarbeitete RGS mit sorgfältig verlegter Elektrik kaum unter echten Schwachpunkten und gilt Experten als einer der besten je gebauten Laverda-Typen. Gebrauchte RGS werden in der Regel in sehr gepflegtem Zustand angeboten. Die gut vernetzte Laverda-Gemeinde und einige rege Händler der Marke sorgen dafür, dass fast alle Ersatzteile, vor allem Verschleißteile zu bekommen sind, notfalls lassen Spezialisten wie Andy Wagner (Laverda-Paradies in Konstanz) Teile einfach in Kleinserie nachfertigen.

**MARKT**

Nur selten gibt jemand seine RGS oder gar das edlere Schwestermodell RGS Corsa oder SFC her. Nur 1300 Exemplare der RGS wurden angeblich gebaut, plus 50 Executive-Versionen. Der Preis ist nur schwer zu beziffern, unter 3000 bis 4000 Euro wird man selbst reparaturbedürftige Bikes kaum finden. Gute Exemplare wechseln ab etwa 7000 bis 8000 Euro den Besitzer, topgepflegte Schätzchen (Corsa und SFC sowieso) können gar fünfstellige Beträge erzielen.

**SPEZIALISTEN**

**Laverda-Paradies**  
 Telefon 075 31/6 11 98  
[www.laverda-paradies.de](http://www.laverda-paradies.de)

**Orange Cycle Team**  
 Telefon 022 51/97 07 52  
[www.octeam.de](http://www.octeam.de)

**CLUBS UND FOREN**  
[www.laverda-gemeinschaft-deutschland.de](http://www.laverda-gemeinschaft-deutschland.de)  
[www.laverda-register.de](http://www.laverda-register.de)

**HISTORIE**



**1981:** Die bereits ab 1976 gebaute Jota erhielt fürs Modelljahr 1981 eine üppigere Halbschale. Allen gemein ist der zuletzt 80 PS starke 180-Grad-Drilling. **Preis:** 12 500 Mark



**1982:** Leicht modifiziert, mit neuen Farbvarianten, vor allem aber mit dem neuen, etwas stärkeren 120-Grad-Motor geht die Jota ins Modelljahr 1982. **Preis:** 12 688 Mark



Im ersten Test in MOTORRAD 15/1982 musste die RGS (im Prospekt auch Silber, in natura meist Orange) ihre Sportlichkeit beweisen