



KULTBIKE LAVERDA 1000

## Und Größe zählt doch

**Größe zählt, das wusste Massimo Laverda vor allen anderen Europäern, und so begann er schon früh mit der Entwicklung eines 1000-cm<sup>3</sup>-Superbikes. Die Laverda 1000 kam dann trotzdem etwas zu spät.**

Die ehrwürdige Landmaschinenfabrik Laverda aus Breganze – bis heute zählt sie zu den bedeutenden Anbietern von Mähdreschern – baute seit 1950 auch Motorräder. Anfänglich mit bescheidenem Hubraum, doch als der Urenkel des Gründers sich in die Firmengeschicke einbrachte, stieg das Leistungsbewusstsein. Massimo Laverda wollte auf dem profitträchtigen nordamerikanischen Markt mitmischen, ausführliche Studien vor Ort bewogen ihn Mitte der 60er-Jahre, gleich mal mit 650 cm<sup>3</sup> anzufangen. So viel Hubraum, da war er sicher, musste man vorzeigen, um dort als Neueinsteiger beachtet zu werden. Doch noch während der Entwicklungszeit dieser ersten großen Laverda stiegen die Ansprüche.

Massimo erhöhte für seinen Twin auf 750 cm<sup>3</sup> und gab zudem bei Cheftechniker Luciano Zen einen Tausender in Auftrag.

Ein Dreizylinder sollte es werden, denn der versprach eine gewisse Eigenständigkeit und würde nicht allzu breit bauen. Im ersten Entwicklungsstadium trat dieser Motor wie ein sehr enger Verwandter des 750ers auf – mit vor dem Kurbelgehäuse untergebrachter Lichtmaschine und einem ohc-Zylinderkopf, dessen Layout deutlich an Hondas CB 72 erinnerte. Bereits Ende 1969 wurde ein seriennah auftretender Prototyp in MOTORRAD vorgestellt. Der tauchte zwei Jahre später, auf dem Mailänder Salon, in gründlich veränderter Form wieder auf, und zwar mit rechts auf dem Kurbelwellenstumpf montierter Lima sowie zwei obenliegenden Nockenwellen im markant eckig verrippten Zylinderkopf. Links rotiert hinter einem riesigen Deckel die Triplexkette des Primärtriebs. Das hoch aufragende, über 90 kg schwere Triebwerk sitzt in einem an Nortons Federbett erinnernden Doppelschleifen-Rohrrahmen, Dell'Orto-Vergaser mit Beschleunigerpumpe sorgen für lochfreie Gasannahme, eine kontaktlose Bosch-Anlage für den Zündfunken. Ein Hammer, stärker als Hondas CB 750, moderner und vor allem: mächtiger.

## **Fahrwerksstabilität kannte keine Schwächen**

Aber noch immer nicht käuflich. Stattdessen präsentierte Kawasaki 1972 die 900 Z1 und erntete jenes Staunen, das Massimo seiner 1000er zugedacht hatte. Erst im Jahr darauf konnte er von Vor- auf Serienproduktion umschalten, viele weitere Monate vergingen, bis deutsche Fans bedient wurden – da hatten bereits zwei Brembo-Scheibenbremsen die überforderte Trommel vorne ersetzt.

Es blieb aber bei Borrani-Hochschulterfelgen, und nicht wenige halten diese 3 C für die allerschönste, schöner noch als die 3 CL mit hinterer Scheibenbremse und Alu-Gussfelgen. Äußerlichkeiten! Im Kern des Erlebens nämlich steht ein Motor, der als einer der besten Charakterdarsteller seines Fachs gilt. Die beiden äußeren Kolben rasen parallel auf und ab, der mittlere um 180 Grad versetzt, das sorgt für einzigartigen Sound. Und erhöht die Durchzugskraft.

Tatsächlich erklimmt die Drehmomentkurve der 1000er-Laverda bereits bei 4500 Touren ein 70-Nm-Plateau, das sie erst bei über 8000/min wieder verlässt – da musste selbst die Kawa passen. Anders als bei der Japanerin kannte die Fahrwerksstabilität keine Schwächen, aber dafür litt das Handling unter dem hohen Schwerpunkt und die Federelemente boten nur rudimentären Komfort. Man muss also zupacken können, um flott zu sein, und den Eignungstest absolviert ein jeder an der Kupplung: Wer nach 50 Kilometern keine Sehnenscheidenentzündung hat, darf weitertrainieren.

## **Szene und Infos**

### **Szene**

Es wurden nur wenige Tausend produziert. Die halbe Motorradwelt hatte sie diskutiert und von ihr geträumt – kein Wunder, dass die Laverda 1000 in all ihren Ausführungen zu den begehrtesten Youngtimern zählt. Gebaut wurde sie bis 1987, zuletzt auch als 1200er und mit 120 Grad Hubzapfenversatz. Richtig gut ist die mechanische Basis von Trieb- und Fahrwerk; Zündung und Lichtmaschine sind Schwachpunkte und werden gern durch Besseres ersetzt. Gute Exemplare kosten schnell über 7000 Euro, tolle noch deutlich mehr. Dank rühriger Spezialisten ([www.octeam.de](http://www.octeam.de) und [www.laverda-paradies.de](http://www.laverda-paradies.de)) gelten Service und Ersatzteilversorgung als gesichert.

## Info

Das informative Werk „Laverda – die komplette Historie von 1949 bis 1989“ von Jean-Louis - Olive ist nur noch antiquarisch erhältlich. Anders die Reparaturanleitung bei Bucheli über Laverdas Zwei- und Dreizylinder (39,90 Euro). Sehr liebevoll gemacht ist die beispielhafte Website [www.laverda-gemeinschaft-deutschland.de](http://www.laverda-gemeinschaft-deutschland.de).

## Technische Daten



Der einen Liter fassende Dreizylinder der Laverda 1000 liefert 78 PS. Das reicht für 209 km/h - liegend.

### **Motor**

luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-dohc-Reihenmotor, je zwei Ventile pro Zylinder, 981 cm<sup>3</sup>, 52 kW (78 PS) bei 7800/min, 75 Nm bei 7000/min

### **Antrieb**

Primärtrieb über Kette, Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über Kette

### **Rahmen**

Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr

### **Reifen**

vorn 3.50 x 18, hinten 4.00 x 18

### **Maße und Gewicht**

Gewicht vollgetankt 243 kg

Tankinhalt 18 Liter

Höchstgeschwindigkeit liegend 209 km/h

0–100 km/h in 4,7 sek.