

MOTORRADMAGAZIN
MO

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,30 €
Schweiz 7,50 CHF
E 5,20 €, B 4,60 €, 15,00 €
FIN 6,00 €, L 4,60 €
NL 5,00 €, GR 5,80 €
SLO 1430,00 SIT
DK 43,00 DKK
S 48,00 SEK

**333 km/h:
MAB-Suzuki
GSX-R 1000**



Großes Jubiläumsheft

333 Gewinnspiel:
exklusive Jubiläums-
T-Shirts zu gewinnen



Vergleichstest

Die 3 Bikes des Jahres

BMW
K 1200 R

SUZUKI
GSX-R 1000

KTM
950 SUPERMOTO



Über 333 PS:
BOSS
Hoss mit V8-Motor

3-Zylinder-Power:
Palatina-Triumph

Klassik-3-Zylinder:
Laverda F4 750



LAVERDA 1000 3 CL



In einem Heft, in dem es vorrangig um die magische Zahl 3 geht, darf selbstverständlich ein Motorrad nicht fehlen: Der ebenso bullige wie charismatische **DREIZYLINDER AUS BREGANZE** muss hier ganz einfach in der Sonne funkeln. Gunter Kreuz hat sein Schätzchen über die Jahre stets weiter verfeinert

TEXT UND FOTOS: JO SOPPA



Mit einem kleinen
Gruß von der Einser-
Le Mans: guter, alter
Laverda-Stahl, jahre-
lang verfeinert



Gunter Kreuz hat sich seine Laverda vor 18 Jahren gekauft. Inzwischen kennt er alle Schwachpunkte. Und alle Stärken

Jede Menge Halterungen und Kleinzeug. Alles entstand in liebevoller Handarbeit



Rahmen Kunststoffbeschichtet, Edelstahl-Auspuffanlage Eigenbau. Die Hurric-Töpfe waren für die TL 1000 gedacht

Ende der sechziger Jahre begann das Big Bike-Fieber rund um den Globus zu lodern. Twins mit 650 ccm Hubraum waren bereits zum Standard gehobenen Motorradglücks geworden. Wohin die Reise gehen würde, war nach den neuen 750ern von Triumph, Honda und BMW klar. Noch mehr Hubraum. Vor allem auch, weil Friedel Münch bereits vor allen großen Anbietern 1966 das 1000er Superbike in seiner klei-

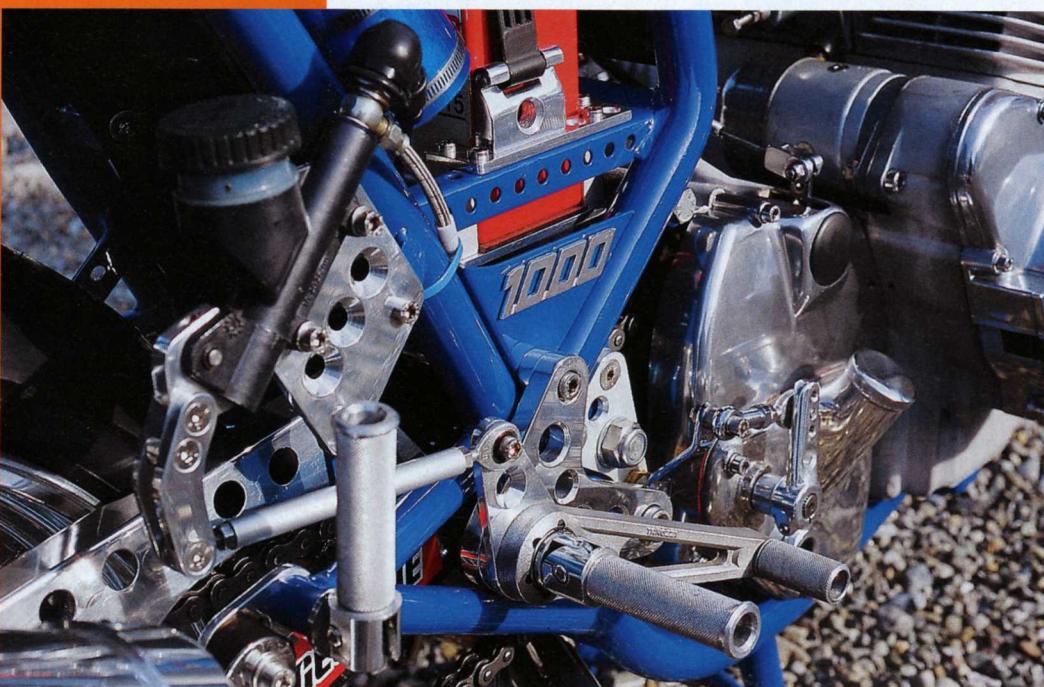
nen Werkstatt im Hessischen auf die Räder gestellt hatte. Die Weichen waren also gestellt. Auch im kleinen, oberitalienischen Städtchen Breganze.

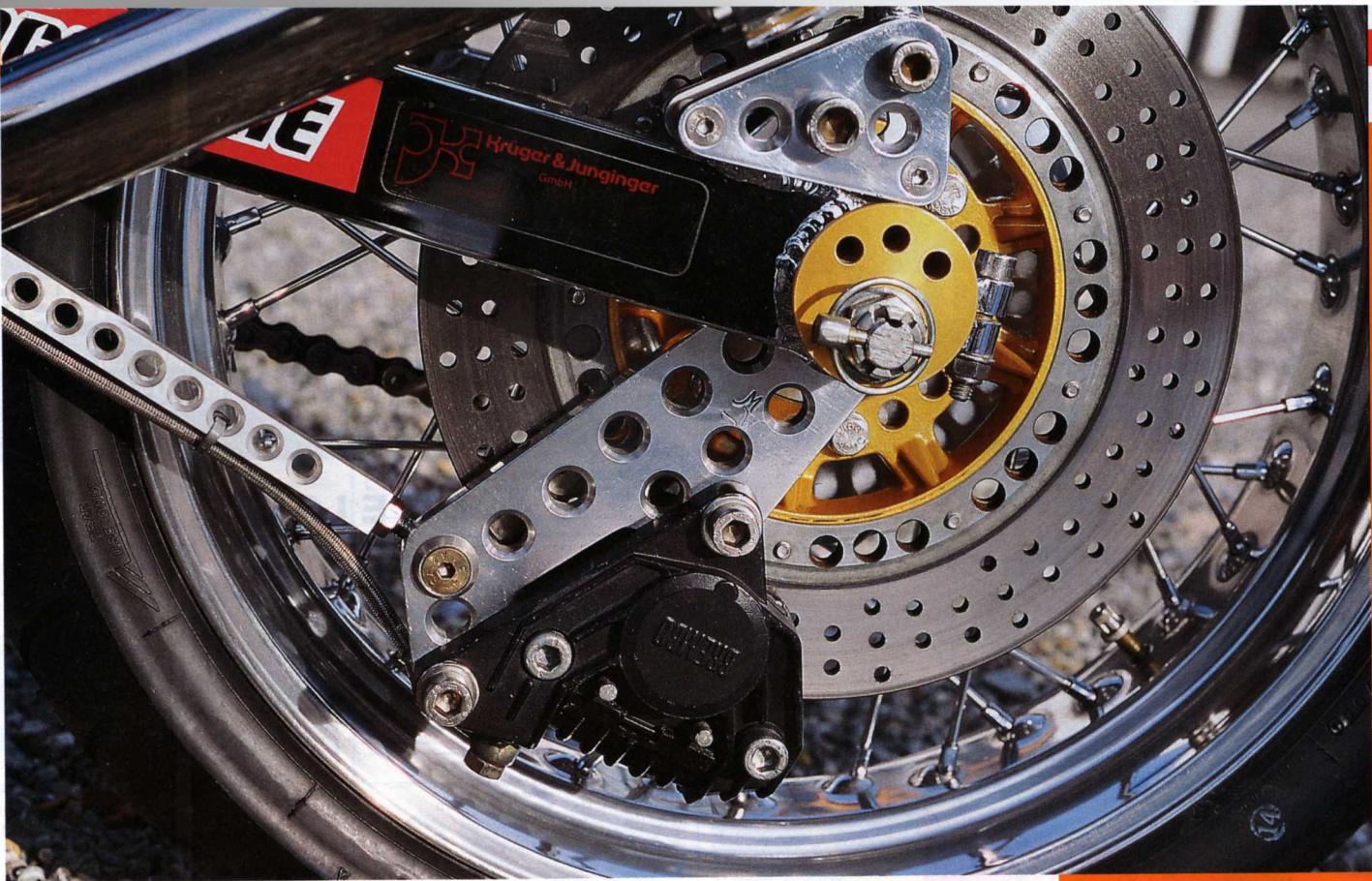
Dort stürzte man sich mit viel Enthusiasmus ins Motorradgeschäft. Mit 650er und 750er Zweizylindern hatte sich die aus einer Glockengießer-Dynastie entstandene und seit 1949 als Motorradhersteller aktive Marke in der Szene bereits Respekt verschafft. Schon Ende 1969 tauch-

ten erste Fotos einer neu entwickelten 1000er Laverda auf, mit Dreizylindermotor. Man hatte einfach noch einen dritten Zylinder an den bestehenden Twin angekoppelt.

Es sollten dann nochmals fast vier Jahre ins Land gehen, bis der Laverda-Drilling tatsächlich verkaufsfertig den Pressevertretern für erste Fahrten zur Verfügung gestellt werden konnte. Dann aber überwog die Begeisterung und die packende Linienführung erledigte den Rest. Was dagegen stand, war der Preis: 1975 kostete die Laverda 1000 bei Importeur Bühler in Stuttgart stolze 9000 Mark. Damit lag sie preislich auf einem Niveau mit der BMW R 90 S, damals das unerreichbare Traummotorrad schlechthin.

So kamen die meisten Laverda-Fans erst später, als die Preise auf dem Gebrauchtmarkt zu sinken begannen, in den Genuss der Maschine. Einer von dieser Sorte ist Gunter Kreutz. Sein 76er Baujahr sicherte er sich im Spätherbst 1988. Seitdem wird gefahren, geschraubt, abgeändert, modernisiert und renoviert. Ein Motorrad in ständiger Wandlung, wenn auch der Laverda-Liebhaber das klassische Layout der 1000er weitgehend unberührt lässt. Nach wie vor lebt das





Löcher wiegen nichts und unterstreichen den sportlichen Vintage-Look des betagten Italo-Superbikes

Motorrad von dieser selbstbewusst wie klaren Zurschaustellung von Tank, Fahrgestell und machtvoll verripptem Motorblock.

Übrigens kamen die ersten 1000er Laverda-Drillinge nicht mit der üblichen 120-Grad-Kurbelwelle auf den Markt. Der mittlere Kolben lief um 180 Grad versetzt. Vom Massenausgleich entsprach das einem Vierzylinder, bei dem ja die äußereren und inneren Kolben gegenläufig arbeiten. Bei sorgfältiger Auslegung also durchaus auch eine Möglichkeit, dem Dreizylinder hinreichende Laufkultur zu deihen zu lassen. Vor allem im Leerlauf klingt der Motor aber unsauber und holpernd.

Auf jeden Fall ist die hier gezeigte Maschine der schönste Beweis, dass man mit einem Exoten, für den es schon lange keinen offiziellen Ersatzteilnachschub mehr gibt, seit 18 Jahren in Glück und Eintracht

zusammenleben kann. Denn wer glaubt, die Laverda sei ein nettes Steh-Spielzeug, der irrt. Das gute Stück wird stramm gefahren, wovon schon die zusätzliche Bestückung des Ölkreislaufs mit einer wirkungsvollen Papierfilterkartusche zeugt.

Bleibt die Frage, die immer wieder gestellt wird: Was wird aus Laverda? Als die Marke noch unter Regie von Aprilia stand, tauchte ein neckischer Prototyp mit dem viel versprechenden Typkürzel SFC 1000 auf. Inzwischen wurde Aprilia samt Laverda und Moto Guzzi vom Piaggio-Konzern (Vespa) übernommen. Das Thema Laverda steht dort nicht auf der Agenda. Man hat genug zu tun, Guzzi und Aprilia auf stabilen Kurs zu bringen. Ein neuer Laverda-Dreizylinder ist in unerreichbare Ferne gerückt. Schön, wenn Enthusiasten wie Gunter Kreuz das Erbe einer großen Marke mit Leben erfüllen. □



Instrumente im historischen Veglia-Design sind klassisch-schön. Und notfalls gibt's noch den Fahrradtacho

Rücklicht von der Guzzi V7 mit Eigenbauhalterung. Die Sitzbank bekam einen Echtlederbezug



TECHNISCHE DATEN: LAVERDA 1000 3CL

Preis: 9000 Mark (Neupreis 1975)

Leistung: 78 PS (58 kW) bei 7750/min. Maximales Drehmoment 75 Nm bei 7000/min

Motor: Viertakt-Dreizylinder-Reihenmotor, luftgekühlt, dohc. C7-Nockenwellen. Bohrung x Hub 75 x 74 mm, Hubraum 980 ccm, Verdichtung 9,0. Drei 36er Dell'Orto-Schiebervergaser mit K&N-Filtern. Eigenbau-Auspuffanlage mit Hurric-Enddämpfern für Suzuki TL 1000. DMC-Kennfeldzündanlage. Elektrostarter. Fünfganggetriebe. Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen. Vorn Ceriani-Telegabel mit Marzocchi-Brücken. Krüger&Junginger-Kastenschwinge mit Koni-Federbeinen. Speichenräder mit Leichtmetallfelgen, vorn in 3,00x17, hinten in 4,25x18. Bereifung vorn 110/70ZR17, hinten 150/60ZR18, Bridgestone BT 010. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 300 mm, hinten Scheibenbremse, Ø 280 mm. Tankinhalt 20,5 Liter. Zulässiges Gesamtgewicht 420 kg

Besitzer: Gunter Kreutz, 57223 Kreuztal