

Rau aber herzlich

In den siebziger und achtziger Jahren machte die **FAHRWERKSSCHMIEDE RAU** im schwäbischen Großbettingen bei Stuttgart mit Zentralrohrfahrwerken nach dem Egli-Prinzip von sich reden. Dass aber auch einige wenige Gitterrohrrahmen bei Rau entstanden, blieb weitgehend unbekannt. René Tröhler aus Kirchheim unter Teck hat sich eine der wenigen gefertigten Rau-Chassis für den Laverda-Dreizylinder-Motor aufgebaut

Text: Jürgen Gassebner Fotos: www.scoutsource.de



Sportsfreund: Versammelte
Sitzposition, vergleichsweise niedriges
Gewicht und ordentlich Schmalz im Drilling
generieren wahren Fahrspaß



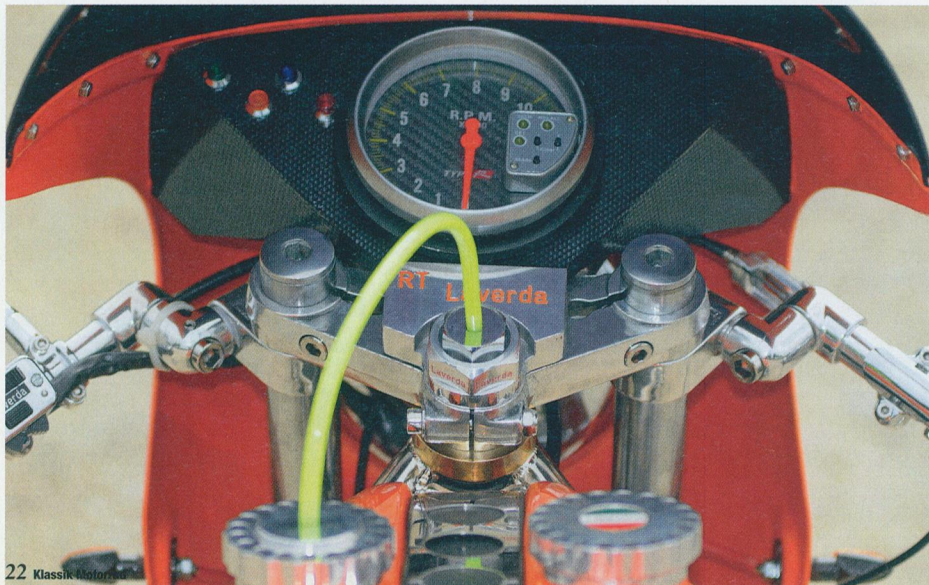
René Tröhler ist Laverda-Fan durch und durch. 750 SF und 1000 3C heißen denn auch seine Lieblingsmotorräder, „wennleich denen etwas weniger Gewicht nicht geschadet hätte“, wie er anmerkt. Nicht zuletzt auch aus diesem Grunde hat sich der 59-Jährige mit seiner Rau-Laverda 1118 ein klassisches Sportmotorrad erster Güte auf die Räder gestellt, wenn auch der Weg zum fahrfertigen Motorrad doch ein relativ langer war.

Bereits in den siebziger Jahren erstand er bei der Firma Rau, keine zehn Kilometer von Kirchheim entfernt, das Fahrwerk inklusive Rädersatz und einer Fontana-Doppelduplex, das mehr als drei Jahrzehnte später die Basis für seine ganz persönliche Dreizylinder-Laverda bilden sollte.

Damals hatte Rau, so die Überlieferungen, zehn oder elf Fahrwerke für den dicken Drilling aus dem oberitalienischen Breganze gebaut. Wie gut ihm seine Konstruktion gelang, bestätigten dem schwäbischen Fahrwerksbauer 1977 die Leser der Zeitschrift Motorrad, die einen Eigenbau-Wettbewerb ausgeschrieben hatte, den Rau eben mit der Laverda souverän gewann.

Im Winter 2007/2008 nahm sich der gelernte Werkzeugmacher sein bis dahin eingelagertes Projekt schließlich zur Brust. Dafür musste der mittlerweile angeamelte Rahmen zunächst wieder instandgesetzt werden. Schweißarbeiten waren nötig, die Karl-Gert Krüger und seine Firma Krüger Biketech in Nürtingen-Reudern übernahmen. Soweit wieder in einsatzfähigem Zustand, wanderten Rahmen und Schwinge schließlich noch zum Vernickeln in die Hände von Wolfgang Rohde, der in seinem Galvanik-Betrieb in Großbettingen für ein makelloses Finish des Rohrwerks sorgte.

Was nun folgte, waren rund 1200 Arbeitsstunden, bis die Rau-Laverda endlich piekfein dastand. Ein erklecklicher Teil des Zeitaufwands floss dabei ins Design. Während Rau die Laverda seinerzeit mit einem eckig geformten Aluminium-Tank ausrüstete,



wollte René Tröhler etwas formschöneres. Also schnappte er sich einen Styroporklotz, schnitt, raspelte, nahm Maß, schnitt erneut und raspelte wieder – bis sich endlich ein schön geformtes Tankmodell über die Gitterrohre spannte. Dann folgten die Feinarbeiten wie verspachteln, schleifen, wieder spachteln und nochmals schleifen – bis das Modell in Form und Oberflächengüte perfekt war. Der nun folgende Bau einer Negativform für Tankoberseite und Tankboden verlief dann vergleichsweise schnell, und am Ende stand schließlich ein traum-

Funktion und Design: rechter Tankverschluss mit drehbar kugelgelagertem Logo, Drehzahlmesser vom NSU TT

Linientreue: Die gerade verlaufenden Oberrohre des Heckrahmens bestimmen die Linie von selbstgefertigtem Tank und Sitzbank. Die Cockpit-Verkleidung entstammt einer BMW R 100 S



haft schöner GFK-Tank mit mittig verlaufender Sicke für ein verchromtes Stahl-Spannband. René Tröhlers Liebe zum Detail ließ auch am Tankeinfüllstutzen nebst Tankdeckel nicht nach. „Ich wollte das Laverda-Logo unbedingt mit drin haben, aber aus der Fahrerperspektive bitteschön immer mittig platziert. Also fixierte ich das Logo in einem Kugellager, da ich den Einfüllstutzen ja ohnehin selber auf der Drehbank anfertigen musste“, erklärt der Detail-Freak.

Eine Reise nach Bologna auf den dortigen Oldtimer-Teilemarkt bescherte wiederum ein anderes technisches Schmankerl, das fortan die Rau-Laverda zieren sollte: ein Nachbau der legendären Yamaha-TZ-Doppelduplex-Bremse fürs Vorderrad mit

Eine eigene Graviermaschine sorgt dafür, dass sich der Laverda-Schriftzug selbst auf der Hinterachsmutter wiederfindet

stolzen 280 Millimetern wirksamem Trommeldurchmesser. Fast schon selbstverständlich, erfuhr auch dieses an und für sich schon ausreichend edle Teil noch eine Aufwertung mittels Blenden im Carbon-Look und dezenter „Laverda“-Gravur auf dem Rahmen des Lüftungsgitters. Als stolzer Besitzer einer eigenen Graviermaschine findet sich der Laverda-Schriftzug auch

noch an manchem anderen Bauteil, wie etwa der Hinterachsmutter.

Etwas weniger Aufwand als der Modell- und Formenbau für den Kraftstofftank erforderte der Sitzbankhöcker, der von René Tröhler natürlich auch in Eigenregie fabriziert wurde. Lediglich im Fall der kleinen Cockpit-Verkleidung im Café-Racer-Stil griff der enthusiastische Techniker auf Bewährtes zurück, und so sorgt das Windschild einer BMW R 100 S für etwas Entlastung vom bisweilen stürmisch herabtausenden Fahrtwind.

Dass es hinreichend schnell wird und gehörig hinter der Verkleidungskanzel zieht, dafür bürgt der stark überarbeitete Motor. Tröhler spendierte ihm 41er-Einlass- und

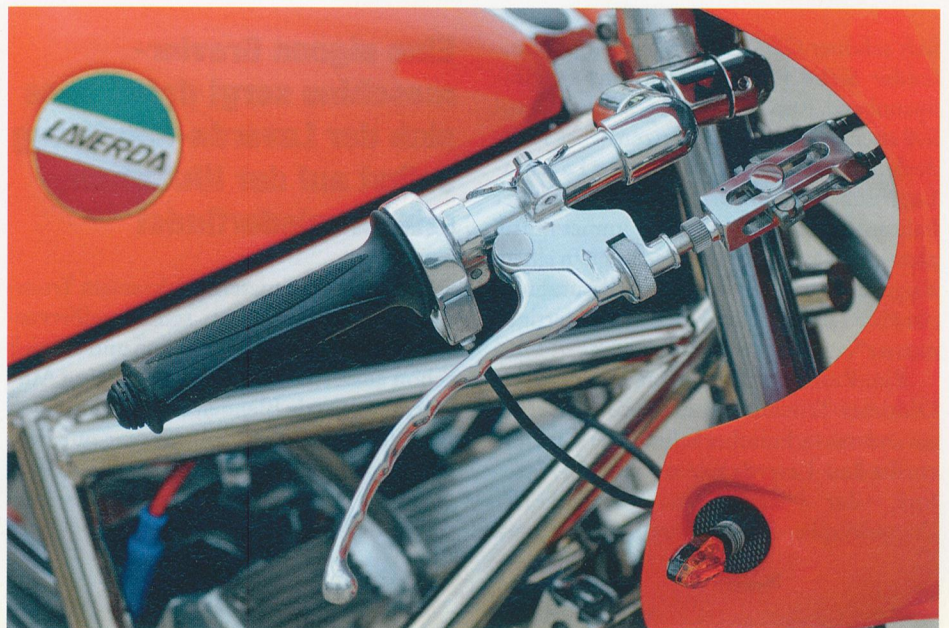
Voller Durchblick: Im Rahmendreieck findet sich buchstäblich gar nichts. Batterie und Elektrik wanderten unter den Sitzhocker



38er-Auslassventile und hievte den Hubraum des 1000-3C-Triebwerks mittels Asso-Kolben von vormals runden 1000 auf nunmehr 1118 Kubikzentimeter. Dank einer auf das Verhältnis von 10,5:1 angehobenen Verdichtung sowie Dell'Orto-Vergaser vom Typ PH 36 schätzt der Schwabe die Leistung seines muskulösen Drillings auf rund 95 PS. „Ich muss den Motor noch einfahren und kann erst dann auf den Prüfstand“, erklärt er.

Rein subjektiv attestiert der Besitzer einer weiteren, völlig serienmäßigen Laverda 1000 3C seiner Rau-Laverda jedenfalls schon mal

Doppel-Duplex: polierte Bremsarmatur aus Aluminium samt selbstgefertigtem Waagebalken

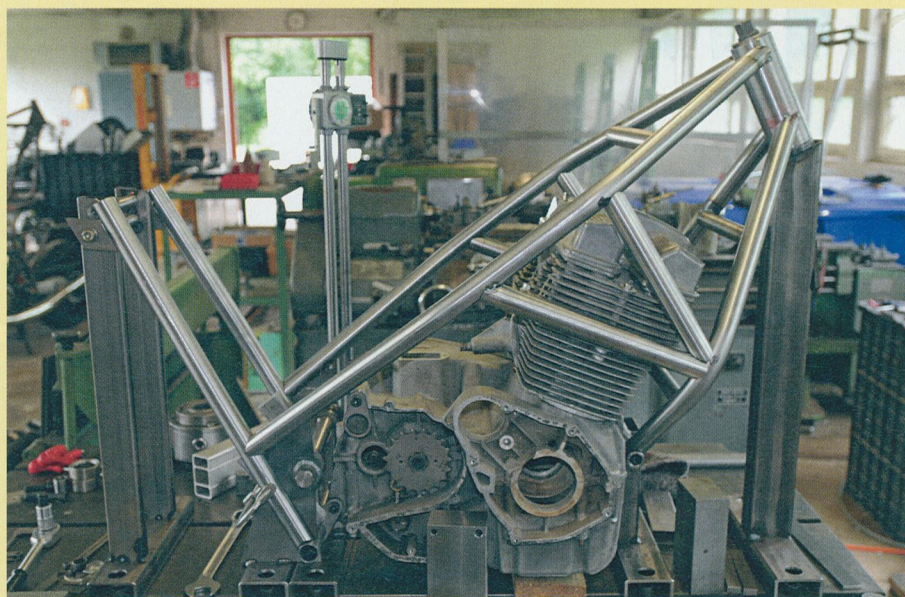




Zeitgemäße Fahrwerkseckdaten und reduziertes Gewicht bescheren deutlich bessere Handlichkeit

eine spürbar gesteigerte Performance. Dabei spielt das auf vollgetankt nun 230 Kilogramm reduzierte Gewicht freilich eine ebenso entscheidende Rolle, wie die um sage und schreibe drei Kilogramm erleichterte Kurbelwelle. Spontan und vergleichsweise fast blitzartig lege der Dreizylinder an Drehzahl und Leistung zu und verhilft der Edel-Laverda so zu deutlich besserer Fahrdynamik. Für satten Dreizylinder-Klang garantieren

Rau-Laverda-Fahrwerk-Kits von Krüger Biketech



Neubau: Bei Karl-Gert Krüger entstehen ab sofort wieder Rau-Fahrwerkskits für die Laverda

Geht nicht, gib't für Karl-Gert Krüger nicht. Seien es extrem konstruierte Hinterradschwinge für die geeignete Custom-Szene oder Rennfahrwerke für den Oldtimer-Sport – der Schwabe und seine Firma Krüger Biketech aus dem schwäbischen Nürtingen-Reudern machen nahezu alles möglich.

Als ehemaliger Mitarbeiter der Fahrwerkschmiede Rau weiß Krüger, wovon er redet, und viele seiner Konstruktionen zieren heute Motorräder in der Szene. Aufgrund der schlagartig entstandenen Nachfrage nach den bildschönen Gitterrohrfahrwerken für den Dreizylinder-Motor der Laverda 1000 und 1200 fertigt Krüger nun diese Fahrwerke auf Anfrage neu an. Die Besonderheit hierbei: Die Rahmen werden als offizielle Rau-Fahrwerke ausgeliefert, da Krüger sich mit dem heutigen Rechte-Inhaber entsprechend geeinigt hat. Interessenten wenden sich an: Krüger Biketech, Krüger Technik, Reuderner Straße 113, 72622 Nürtingen-Reudern, Telefon (07022) 216767, Telefax (07022) 216768, E-Mail info@krueger-technik.de, Web www.krueger-technik.de.



Do-it-yourself: Selbst den Modell- und Formenbau für den Tank übernahm René Tröhler in Eigenregie

dabei eine englische Drei-in-zwei-Auspuffanlage mit auswechselbaren Dämpfereinsätzen – etwa für den Einsatz bei Klassik-Rennen – sowie die über offene Ansaugtrichter atmende Vergaserfabrik.

Mit 1450 Millimetern Radstand und 104 Millimetern Nachlauf verfügt die Rau-Laverda zudem über fast schon moderne Fahrwerkseckdaten, und so erscheint es durchaus glaubhaft, wenn René Tröhler von „deutlich besserem Handling“ spricht.

Was in den nächsten Monaten noch folgen wird, sind ausgiebige Abstimmungsarbeiten. Diese werden weniger die Marzocchi-Telegabel mit 38 Millimetern Standrohrdurchmesser oder die hochglanzpolierten Federbeine vom selben Hersteller, sondern vielmehr den Motor und seine Peripherie be-

treffen. So bietet die elektronische Zündung von Elektronik-Sachse über eine kleine Bedieneinheit auf den aus dem Automobilzubehör stammenden und ursprünglich für einen NSU TT angeschafften Drehzahlmesser die Möglichkeit zur gangselektiven Abstimmung. Ansonsten aber bereitet die Rau-Laverda ihrem Erbauer bereits jetzt große Freude und beschert bei Treffen und Ausfahrten weit mehr als nur wohlwollende Anerkennung. „Das Interesse an diesem Motorrad ist überraschend groß, und so hat sich Karl-Gert Krüger entschlossen, den Fahrwerkskit unter der offiziellen Bezeichnung Rau wieder aufzulegen“, erklärt René Tröhler. Nicht ausgeschlossen also, dass der ehemals extrem raren Rau-Laverda ein zweiter Frühling bevorsteht. □