



Laverda — schon immer für individuelle Motorräder bekannt — baut jetzt ein ganz exklusives Modell. MOTORRAD fuhr den Prototyp.

Rote Schale — harter Kern

Dieses Motorrad repräsentiert den höchsten technischen Standard unserer klassischen Baureihe mit Dreizylindermotoren[®], beginnt der Text der Pressemitteilung zur neuen Laverda 1000 RGS.

RGS steht für — so Laverda — Real Grand Sport, was wohl soviel wie wirklich große Sportmaschine heißen soll. Laverda-Kenner werden schmunzeln: Etwas Dümmeres fiel den Marketing-Leuten im oberitalienischen Breganze wohl nicht ein, waren Laverda-Motorräder doch seit eh und je Geräte für sportlich angehauchte Zweiradfans.

Mit dem alten Motor war allerdings kein Staat zu machen. Der Dreizylinder bot wenig Laufkultur, wirkte zäh und entwickelte zwar ansprechende Leistung, dafür aber auch kernige Vibrationen.

Mit schuld daran war sicher die ungewöhnliche Auslegung der Hubzapfen, wobei die beiden äußeren zum mittleren um 180 Grad versetzt waren. So bewegten sich die beiden äußeren Kolben gleichzeitig auf und ab, der mittlere arbeitete dagegen.

Für dieses Jahr hat Laverda einen völlig neuen Motor entwickelt. Die Hubzapfen der Pleuellwelle sind um 120 Grad gegeneinander versetzt. Diese Konfiguration ergibt durch besseren Massenausgleich und gleichmäßige Zündabstände ei-



Typisch italienisch: runde Formen in korsischrotem Lack

nen gleichmäßigeren Motorlauf mit deutlich geringeren Vibrationen. Zudem ist die ganze Antriebseinheit zum Abbau der freien Massenmomente noch mit Gummielementen im Rahmen aufgehängt.

Das Getriebe haben sich die Konstrukteure um Chef Giuseppe Bocchi (früher in Diensten des Automobilherstellers Lamborghini und der Motorradfirmen MV Agusta und Ducati) ebenfalls angenommen. Die Klauenschaltung wurde komplett überarbeitet, Wellen

und Zahnräder nadelgelagert und die Übersetzungsstufen neu festgelegt.

Der 1000 RGS-Rahmen hat ebenfalls nichts mehr mit den Rohrgebilden früherer Modelle gemeinsam. Vom Lenkkopf führt ein zentrales Hauptrohr nach hinten, die Unterzüge und das Heck sind traditionell zweidimensional ausgeführt.

Die Sitzhöhe mißt nur 780 Millimeter; für eine Tausender ein respektabel niedriger Wert und für Laverda gar sensationell. Zusammen mit



Jetzt noch kräftiger: Dreizylinder mit 1000 cm³

dem tief angeordneten Lenker und den zurückverlegten Fußrasten ergibt sich so eine förmlich in der Maschine kauende Sitzposition. Zudem können die geschmiedeten Aluminium-Fahrerfußrasten noch individuell in allen Richtungen justiert werden.

Durchtrainierte Unterarmmuskeln, wie sie früher für die Gasgriff- und Kupplungs betätigung nötig waren, brauchen heutige Laverda-Kunden nicht mehr. Die Kupplung wird hydraulisch betätigt und automatisch nachgestellt, der Gasgriff läßt sich auch mit nur zwei Fingern betätigen.

Äußerlich sind dem neuen Laverda-Motor die zahlreichen Änderungen kaum anzumerken. Nach dem Knopfdruck auf den Elektrostarter aber ist der Unterschied sofort hörbar. Während der alte Motor unregelmäßig vor sich hin polierte, läuft der neue viel sauberer, gleichmäßiger, ja, fast wie ein japanischer Vierzylinder-Reihenmotor. ▶

Foto: Parmegiani

Fahrbericht Laverda 1000 RGS

Doch denen wiederum fehlt jenes typische Geräusch, das eben nur Dreizylinder-Reihenmotoren mit um 120 Grad versetzten Hubzapfen zu entlocken ist. Besitzer von alten Triumph Trident, BSA Rocket 3 oder sogar Yamaha XS 750 kennen den Sound.

Im Fahrbetrieb zeigt der Motor – typisch für diese Art – unterhalb 3000/min wenig verwertbare Leistung. Bis etwa 5500/min zieht er zwar kraftvoll an, um dann brutal zur Sache zu gehen. Das Triebwerk explodiert förmlich, und blitzschnell rast die Drehzahlmessernadel gegen das 8000/min-Limit, wo dann auch die Höchstleistung erreicht wird.

Laverda gibt für das 981 cm³-Triebwerk 92 PS bei 7900/min an, wovon am hinteren Kettenblatt immer noch 84 PS übrigbleiben sollen. Das maximale Drehmoment von 8,85 mkp liegt 1000 Umdrehungen pro Minute früher an.

Zweifellos – im Vergleich zum früheren Laverda-Dreizylindermotor wirkt der neue drehfreudig und lebendig, dabei auch noch mechanisch angenehm leise. Das Auspuffgeräusch paßt dazu. Unterhalb 3000/min säuselt der Motor durch die Drei-in-zwei-Abgasanlage, um mit zunehmender Drehzahl durch fauchende Auspuffgeräusche die Leistungsentwicklung akustisch anzukündigen.

Das Getriebe läßt sich, bis auf den Sprung zwischen Fahrstufe eins und zwei, tadellos rauf- und runterschalten. Einige Vibrationen sind zwar trotz gummigelagerten Motors zu spüren, doch im Vergleich zu früheren Exemplaren oder den hochfrequenten Vibrationen

japanischer Vierzylinder werden sie dem Fahrer auf der Laverda RGS nicht lästig.

Früher hatten Kurzgewachsene auf der großen Laverda Probleme, sicheren Stand oder die Stummellenker zu erreichen. Jetzt fühlen sich sogar Fahrer unter 180 Zentimetern wohl. Was darüber



Instrumente und Schalter von Nippon Denso



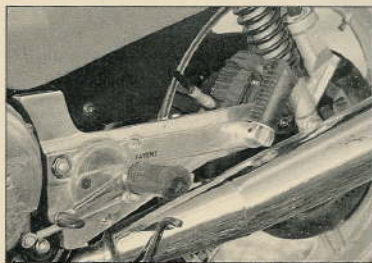
Ölkühler in der Verkleidung versteckt

ist und gegen die 190 Zentimeter-Marke oder mehr strebt, muß sich dagegen etwas zusammenfallen, auch wenn Lenker- und Fußrastenposition bestmöglich eingestellt sind. Wenn der Platz dann noch nicht reicht, kann der Höcker, der das Soziusteil der Sitzbank verkleidet, abgenommen und ▷

**Fahrbericht
Laverda 1000 RGS**

so noch etwas Fläche gewonnen werden.

Durch die niedrige, kauernde Sitzhaltung auf, oder besser in, der RGS, fühlt sich die immerhin 240 Kilogramm schwere Maschine außergewöhnlich handlich an. Der Maschinenschwerpunkt liegt tief, die Gewichtsverteilung ist sehr gut gelungen. Bei 100 km/h läßt sich die Laverda 1000 RGS wirk-



Linksschaltung, Gestängeumlenkung mit Kugelköpfen, Federbeine mit Reservoir, Bremse schlecht dosierbar

schlagartig stillsteht und unter lautem Pfeifen schwarze Streifen auf den Asphalt malt.

Die neue Laverda läuft tadellos geradeaus. Fahrwerkunruhen traten während der ersten Testfahrten nicht auf.

Langgezogene Vollgaskurven auf der Autobahn durchweilt die RGS wie auf Schienen, auf Landstraßen kommt der niedrige Schwerpunkt der Handlichkeit zugute.

Nur enge Kehren, wie sie etwa bei Paßfahrten auftre-



Niedrige Sitzhöhe von 780 Millimetern kommt kleinen Fahrern zugute



Schnelle Kurven sind kein Problem, das Fahrwerk ist tadellos

lich wie eine 500er bewegen.

Mit Federungskomfort wird der RGS-Fahrer, wie auch seine Kollegen, die Besitzer älterer Laverda-Modelle, nicht gerade verwöhnt. Dazu kommt noch die dürftige Sitzbankpolsterung der RGS mit ihrem glatten Bezug, auf dem lederbeschnittene Hinterteile dauernd hin- und her-, vor- und zurückrutschen. Doch dieser Punkt kann bis zum Serienanlauf noch geändert werden.

Effektiv arbeiten die beiden Scheibenbremsen im Vorderrad, wo Dosierung und Wirkung keine Wünsche offen lassen. Die hintere Scheibenbremse will dagegen behutsam betätigt werden, weil sonst das Rad

Laverda 1000 RGS: Technische Daten

Motor

Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor. Zwei Ventile pro Brennraum, über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen betätigt. Bohrung x Hub 75 mm x 74 mm, Hubraum 981 cm³, Verdichtung 9; Leistung 61,8 kW (92 PS) bei 7900/min, max. Drehmoment 86,8 Nm (8,85 mkg) bei 6950/min. Drei Dellorto-Vergaser, ϕ 32 mm, kontaktlose Bosch-Zündung, Lichtmaschinenleistung 210 Watt, Batterie 12 V/22 Ah, Elektrostarter, Primärtrieb über Zweifach-Rollenkette, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfgang-Klauenschaltung.

Übersetzungsverhältnisse
3,056/2,05/1,486/1,173/1; Primärübersetzung/Sekundärübersetzung 2,04/2,125.

Fahrwerk

Zentralrohrrahmen mit Doppelschleifen-Unterzielen. Vorn hydraulisch gedämpfte Marzocchi-Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser 38 mm, Federweg 140 mm. Hinten hydraulisch gedämpfte Marzocchi-Federbeine, fünffach vorspannbar, Federweg 120 mm. Radstand 1520 mm, Lenkkopfwinkel 61 Grad, Nachlauf 130 mm. Bereifung vorn 100/90 V 18, hinten 120/90 V 18 Pirelli Phantom. Vorn hydraulisch betätigte Brembo-Doppelscheibenbremse, hinten Einfach-Scheibenbremse, Durchmesser der Bremscheiben jeweils 280 mm.

Abmessungen/Gewicht

Länge 2180 mm, Sitzhöhe 780 mm, Tankinhalt 21 Liter, Leergewicht 240 kg.

ten und im zweiten oder gar ersten Gang genommen werden müssen, mag die Maschine gar nicht. Am besten, der Fahrer steigt kurz ab, hebt das Maschinenheck kurz hinten herum und fährt weiter. Das ist noch der bequemste Weg um solch eine Biegung.

Ein Blick auf die technischen Daten erklärt die Unhandlichkeit: Radstand, Lenkkopfwinkel und Nachlauf wurden gegenüber dem alten Typ vergrößert.

So bleibt die neue Laverda 1000 RGS unmißverständlich das, was die Pressemittlung von Laverda am Schluß tatsächlich verspricht: „Ein Motorrad voll italienischer Rasse und Sportgeist.“

Stefano Parmeggiani