



WITT LAVERDA

Anfang der 80er Jahre begannen die Rassegäule aus Breganze zusehends Speck anzusetzen. Dem deutschen Laverda-Importeur gefiel das überhaupt nicht. In Eigenregie stellte er die RGS 1000 CORSA auf die Räder

Sie haben schon immer eine bella Figura gemacht, die zumeist mit der Farbe orange in Verbindung gebrachten Zwei- und Dreizylinder aus Breganze. Weil ursprünglich landwirtschaftliches Gerät das Metier von Laverda war, galten die Motorräder stets als robust, kernig und auch belastbar.

Als Kleinbetrieb hatte der italienische Big Bike-Pionier jener ab den späten Siebzigern mit Vehemenz anbrandenden japanischen Invasion vor allem die Eleganz und den Exotenstatus entgegen zu setzen. So schickten die Brüder Piero und Massimo Laverda ab 1982 die bildschöne, aber auch mittlerweile sehr schwergewichtig gewordene RGS 1000 auf die Laufstege der Motorradwelt. Vor allem luxuriöse Ausstattungsmerkmale wie die einstellbare Fußrastenanlage, die innen verschalte Halbverkleidung und der nach vorne in die Verkleidungskuppel verlegte Tankenfüllstutzen sollten als interessante Alleinstellungsmerkmale frische Kundschaft ködern.

Laverda-Importeur Uwe Witt gefiel diese eingeschlagene Ausstattungs-Richtung weniger. Für ihn musste ein italienisches Motorrad zu allererst eine puristische Fahrmaschine sein. Weil seine Ideen im Werk den fruchtbaren Boden erwartungsgemäß verfehlten, machte er sich einfach selbst ans Werk. Er speckte den Designer-Dress der RGS 1000 rundherum ab, baute wieder einen konventionellen Tankverschluss ein und hübschte die Linie mit schlanker Frontverkleidung und sportlichem Solohöcker aus dünnwandigem und damit zugleich leichtgewichtigem Glasfaserlaminat eindeutig auf. Dazu kamen Modifikationen an Motor und Fahrwerk.

Der Reihen-Dreizylinder mit seiner typischen 120-Grad-Kurbelwelle – zuvor gab es bei Laverda auch gegenläufigen 180-Grad-Versatz – bekam die größten Übermaßkolben verordnet, wodurch der Hubraum mit 998 Kubikzentimetern (zuvor 981 ccm) knapp an die magische Einlitergrenze

TEXT:
JO SOPPA

FOTOS:
KONTERFLEX

Die breitere
3,50-Zoll-Felge
fand sich damals
samt passendem
Design im Ducati-
Sortiment





Ganz schöner Brummer.

Trotz beherzter Abspeckmaßnahmen
wird aus dem kernigen
Laverda-Dreier kein Leichtgewicht

Nur eine
Handvoll dieser
sportlichen
Laverda RGS
entstand damals
bei Moto Witt
in Köln

kam. Zugleich bot er für die um 1,5 Millimeter vergrößerten Einlassventile bessere Einströmverhältnisse. Auf diese Weise sollte die Beatmung verbessert werden. Im Resultat heißt das: mehr Pferde galoppieren lassen. Uwe Witt nannte seinerzeit 95 PS bei 8000/min als Spitzenwert.

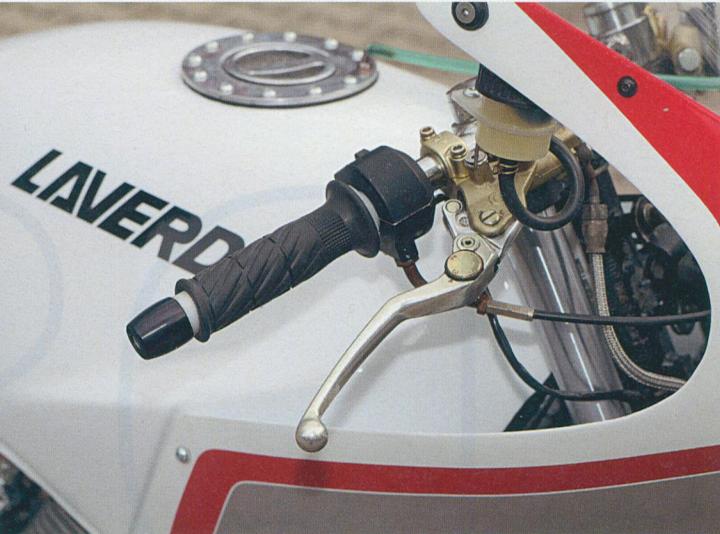
Dem Fahrwerk verordnete Uwe Witt damals vor allem eine komplett andere Vorderradgabel. Er wählte eine 38er Marzocchi-Telegabel mit leichten Magnesium-Tauchrohren. Das reduzierte die ungefödernten Massen. Zudem konnte die Gabel eine justierbare Dämpfung bieten. Die zugehörigen Gabelbrücken hatten weniger Versatz als die Serienteile, wodurch sich der Nachlauf etwas verlängerte und der Radstand marginal kürzer wurde. Mit 1510 Millimetern Radstand gehörte die sportliche Klassik-Italienerin in die Kategorie „Länge läuft“. Aber auch im Serientrimm standen die Laverdas in jenen Tagen noch immer für die sattsam bekannte Faustformel: italienisches Motorrad gleich gutes Fahrwerk.

Hinten tauschte der Kölner Laverda-Spezialist die 2,50 Zoll breite 18-Zoll-Leichtmetallfelge gegen ein Baumuster aus dem Ducati-Programm, das mit 3,50 Zoll Maul-

weite einen für damalige Verhältnisse mächtigen 130/90V18-Schlappen aufnehmen konnte. Stramme 265 Kilogramm wog eine RGS 1000 laut damaligem MO-Test im Serientrimm mit vollem Tank. Die Diät der Witt-RGS Corsa drückte den Zeiger der Waage um 20 Kilogramm. Immer noch ein schwerer Brocken.

In den Jahren 1983 und 1984 entstanden bei Moto Witt in Köln lediglich eine Handvoll dieser sehr speziellen RGS 1000 Corsa. Kostenpunkt damals 16 000 Mark. Heute ist so eine Corsa mithin eine veritable Rarität. Zwar kein reinrassiges Werksmaterial, aber eine Seltenheit allemal. Womit wir in die Gegenwart hinüberschwenken können. Dort landen wir in Michael Stöckers stark italolastiger Werkstatt mitten im kurvenreichen Odenwald. Der Marke Laverda ist er schon lange verbunden. Die Kundschaft, die ihre Breganze-Kräder aus ganz Europa zu ihm bringt, weiß Enthusiasmus und Kennerschaft gleichermaßen zu schätzen.

Michael Stöcker kaufte eine der wenigen Witt-Laverda vor 24 Jahren mit Motorschaden. Ein Kolben war zu Bruch gegangen, und so bot sich die Gelegenheit, relativ günstig an so ein rares Teil zu kommen.



Michael Stöcker hat

seine Witt-Laverda RGS Corsa individuell
weiter entwickelt. Mit Feinarbeiten
am Motor liefert der Drilling gut über 100 PS.
Die Bremsanlage wurde vorn
von ehedem 280 Millimeter- auf 320er-
Scheiben aufgerüstet

Damals arbeitete Stöcker noch bei Auspuff-Spezialist Lenhardt und Wagner, und so konnte er die wieder regenerierte Laverda auf dem hauseigenen Leistungsprüfstand und einigen Auspuffexperimenten weiter optimieren. „So um die 103 bis 106 PS hat der Dreizylinder damals gebracht“, erzählt der Laverda-Fan.

Derart exzellent in Schuss, ließ sich das Motorrad wiederum gut an einen Sammler verkaufen. Das war vor zwanzig Jahren.

Als umtriebiger Laverda-Experte sah sich Michael Stöcker in der letzten Zeit immer wieder mit Kundenanfragen konfrontiert, die nach Witt'schen Verkleidungsteilen für ihre 1000er suchten. Nachbau-Verkleidungen wären jetzt genau das Richtige, dachte sich Stöcker, und rief bei jenem Sammler an, dem er seinerzeit die Corsa veräußert hatte. Tatsächlich stand das Motorrad unverändert in der Sammlergarage. Der Käufer war keinen Meter mit dem guten Stück gefahren. Als Wink des Schicksals ergriff Stöcker die Gelegenheit beim Schopf und kaufte „sein“ Motorrad wieder zurück. Jetzt wird die Witt-Laverda wieder frisch aufgebaut. Zukünftig soll die Rarität wieder das tun, worauf sie zu lange warten musste: rennen. Der

Italo-Triple soll bei Klassik-Veranstaltungen, etwa bei „Art Motor“ oder den „Odenwald Classics“ kräftig mitfauchen. Hierfür wurde schon mal eine 320er Doppelscheibenanlage mit Brembo-Oro-Zweikolben-Zangen und maßgeschneiderten Adapters angebaut. Diese „Low Tech-Lösung“ wurde in Hinblick auf die Regularien einschlägiger Klassik-Rennklassen gewählt.

Für die inzwischen fast zu kostbar gewordene Marzocchi-Magnesiumgabel sucht Michael Stöcker noch einen passenden Ersatz. Zwar hat er die Gabel mit relativ dünnem 5er Öl bereits ganz passabel ans Arbeiten bekommen, so richtig ist er als routinierter Sportfahrer und profunder Kenner aktueller Zweiradware mit dem Ergebnis aber nicht zufrieden. Gemessen an heutigen Gabeln fordert das Klassik-Teil beim Federn einfach recht hohe Losbrechkräfte. Eine hochwertige Telegabel mit entsprechend langen Holmen soll also die bereits mit hochwertigen YSS-Federbeinen modernisierte Heckpartie sinnvoll ergänzen. Dann soll auch die jetzt noch montierte Mischbereifung – vorne Conti Roadattack, hinten Bridgestone BT 45 – der Vergangenheit angehören. □

TECHNISCHE DATEN: WITT-LAVERDA RGS CORSA

Preis: Der Neupreis lag 1984 bei 16 000 Mark
Leistung: 103 PS bis 106 PS (76 bis 78 kW) bei 8000/min
Motor: Viertakt-Dreizylinder-Reihenmotor, 120 Grad-Kurbelwelle, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 75,6 x 74 mm, Hubraum 998 ccm, Verdichtung 10,0. Drei Dell'Orto-Vergaser, Ø 32 mm. Drei-in-Eins-Auspuffanlage. Elektrostarter. Fünfganggetriebe mit Ölbadkupplung, Endantrieb über Dichterringkette
Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen. 38er Marzocchi-Telegabel mit Magnesium-Tauchrohren, Dämpfung einstellbar. Leichtmetall-Brückenrahmen. Stahlprofilschwinge mit zwei YSS-Federbeinen, Dämpfung einstellbar. Felgen vorn 2,15x18, hinten 3,50x18 Zoll. Bereifung vorn 100/90R18, hinten 130/80R18. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 320 mm, hinten Scheibenbremse, Ø 280 mm. Radstand 1510 mm, Tankinhalt 22 Liter, zulässiges Gesamtgewicht 440 kg
Kontakt: Sport Connection, Michael Stöcker, Erbacher Straße 62, 64658 Fürth/Odenwald, Telefon (06253) 86489