

DREI RICHTIGE

Text:
Björn Krusche

Fotos:
Konterflex-Studio,
Werk

Wenn ein nahendes Motorrad grollend und heulend wie ein aufziehendes Unwetter tönt, weiß der Kenner, dass gleich eine Dreizylinder-Laverda vorüber rauscht. Die Entzückung wird perfekt, wenn es sich um diese ungemein puristisch und edel aufgemachte Liebhaber-Version handelt

Wer japanische Motorräder nachmacht oder nachgemachte in Umlauf bringt, muss ein italienischer Hersteller aus Breganze sein. Hoppla, die Runde zum herzerweichenden Enthusiastenthema „Motorräder aus Italien“ eröffnen wir mal zur Abwechslung nicht mit üblichem Weihrauchschwenken. Bleiben wir bei der Wahrheit, denn tatsächlich stieg der Name „Laverda“ im internationalen Motorradmarkt erst mit einer ziemlich getreuen, wenn auch vergrößerten Kopie der 250er Honda CB 72 und obendrein in den Staaten auch noch unter dem ziemlich beliebig klingenden Markensignet „American Eagle“ in höhere Hemisphären auf.

Bis Anfang der sechziger Jahre begnügten sich die Aktivitäten der 1949 als Ableger einer Landmaschinenfabrik gegründeten Motorradfirma mit kleinvolumigen Nutzkrä dern ab 75 ccm Hubraum. Die hübsche Laverda 200 schaffte es sogar bis nach Amerika in den Verkauf, und der dortige Importeur gab Massimo Laverda auch den alles entscheidenden Tipp: „Baut mir ein Motorrad wie diese neue Honda CB 72, aber mit viel mehr Hubraum. Das lässt sich in den Staaten garantiert in großer Menge verkaufen.“ Dieser Plan wurde weisungsgemäß in die Tat umgesetzt, inklusive vom Japan-Produkt abgekupferter Motorarchitektur samt Brückenrahmenkonzept. Schon

1966 konnte die leibhaftige und gemäß bewährter Body Builder-Manier aufgepumpte Klon-Honda als Laverda 650 auf der Earls Court-Show in London präsentiert werden. Kurz nach Start der Serienfertigung 1968 wurde bereits der Hubraum auf noch beeindruckendere 750 ccm erhöht. Erste Erfolge im Langstrecken-Rennsport beflügeln das Image der Marke zusätzlich. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an die bis zum heutigen Tage höchst begehrte, lediglich in 549 Einheiten hergestellte Sportversion SFC 750. Dieser kompromisslose Produktionsrenner sollte fortan auch die Botschaft „Laverda ist orange“ ins kollektive Gedächtnis der Fans einmeißeln. ▶

LAVERDA



Eine typische und eine „große“ Laverda. Doch so lief das Motorrad nie vom Band. Alleine in der Sitzbank steckt jede Menge Arbeit. Edle Komponenten, ein fein abgestimmter Motor und reduzierte Gesamtmasse eröffnen nun neue Dimensionen in Sachen Laverda-Dynamik. Alleine die Drei-in-eins-Auspuffanlage, mit der nun vom Schalldämpfer befreiten linken Seite, lässt das Motorrad regelrecht grazil erscheinen. Typischer Langzeitschaden: ausgebleichte Zifferblätter im Cockpit



Doch die Konstrukteure Massimo Laverda und Luciano Zen dachten gleich weiter. Denn 750 ccm Hubraum waren selbstverständlich erst der Auftakt. Spätestens in Anbetracht der 1972 präsentierten Kawasaki Z1 läuteten die Big Bike-Glocken auf den weltweiten Luxus-Motorradmärkten infernalisch im Sturm. Der volle Liter Hubraum- und Motorradspaß stand aber bereits zuvor als unübersehbare Botschaft an der Wand. Deshalb hatte man bei Laverda im Zuge der Zweizylinder-Entwicklungen Ende der sechziger Jahre in weiser Voraussicht gleich einen dritten Zylinder an den vorhandenen Twin montiert und somit einen möglichen Dreizylinder mit rund 1000 ccm Hubvolumen als Option für die Zukunft in Visier. Ein erster Prototyp mit ohc-Zylinderkopf tauchte im Herbst 1969 auf der Mailänder Messe auf. Das Projekt wurde mit größtem Ehrgeiz angegangen. Bald entstanden Versuchs-

Erste Dreizylinder-Prototypen liefen sogar mit per Zahnriemen getriebenen Nockenwellen

motoren mit Doppelnocken-Zylinderkopf, sogar per Zahnriemen angetriebene Nockenwellen befanden sich in der Erprobung. Die erfolgreiche, weil mit einem Sieg gekrönte Feuertaufe erlebte der Drilling schließlich 1972 bei einem Langstrecken-Rennen in Zeltweg/Österreich.

Das reale Kaufprodukt elektrisierte die Fans ab 1973 weltweit mit seinem gedrungen-kraftvoll und bulligen Erscheinungsbild. Der elegante Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen schien gerade so über den alleine nach bloßem Augenschein vor Kraft berstenden Motorblock zu passen. Zudem bauten die klassischen Drahtspeichenräder mit zwei riesenhaft wirkenden Trommelbremsen dem betrachtenden Auge ein inspirierendes Spannungsfeld auf. So stellten sich nicht Wenige ein handfestes Sportmotorrad vor. Bei diesem Arrangement fingen die Motorradfans rund um den Globus an, ihre Sparguthaben auf mögliche Kaufpotenz hin abzuklopfen. Enthusiastische Test-

berichte taten das Übrige, und noch Jahre später erinnerte sich Motorrad-Tester Franz Josef Schermer mit respektvoller Stimme an ein Schlüsselerlebnis: „Die 1000er Laverda war das erste Serienmotorrad, das die Autobahnsteigung bei Pforzheim durchgehend mit 200 km/h hoch rannte.“

Mit Gussrädern und Scheibenbremsen wurde der Breganze-Triple an die sich rasch wandelnden Käufervorlieben angepasst. Der Modellname

„Jota 1000“ stand in der Szene für ein hartes „Männermotorrad“ klassischer Prägung. Nichts für Lillis. Kenner und Könner waren gefragt. In Kundenhand wurde nicht selten umgebaut, getunt und verbessert. Als stilistische Stoßrichtung der Aktivitäten war stets die ikonengleiche SFC 750 erkennbar.

Ab Mitte der siebziger Jahre musste Laverda im wichtigen US-Markt frisch aufgestellte Hürden überwinden. Neue, strengere Abgas- und Geräusch-

grenzwerte waren ab 1976 einzuhalten. Der 1000er-Dreizylinder hätte dadurch noch mehr den Anschluss an die japanischen Big Bikes verloren. Also entschied man sich für mehr Hubraum, damit die nun geringere Verdichtung und zahmeren Steuerzeiten der US-Version wenigstens durch fleischiges Drehmoment etwas kompensiert werden konnten.

Wobei die Zahl 1200 auch noch nonchalant geschummelt war. Denn

Die 1200er war eine Antwort auf die verschärften Abgasregularien im für Laverda wichtigen Amerika-Markt

die Bohrungen des 1000er-Triples wurden von 75 Millimeter auf lediglich 80 Millimeter vergrößert, was unter dem Strich exakt 1116 ccm Hubvolumen ergab. Von den 86 deklarierten PS der Europaversion blieben so in den Staaten lediglich 73 Wildwest-Ponys übrig. In einem Land mit strengem und niedrigem Tempolimit kann das zwar immer noch viel zu viel sein, aber wer übt schon gerne Verzicht, wenn es um eine satte Geldausgabe geht? Die



Ein Spiel der Linie, ein Fest für das Auge. Ein italienisches Motorrad im besten Sinne. Genuss für Fahrer und Ästheten

Kundschaft sollte für ihre letztlich emotional subjektiv getroffene Kaufentscheidung auch entsprechend am Motorradnerv gekitzelt werden. Und das dürfte dank Erscheinungsbild, Motorklang und forderndem Fahrverhalten für den entscheidenden Haben-wollen-Reflex gelungen sein. Zumal auch amerikanische Motorradfahrer wissen, wie sich fehlende Pferde bei Bedarf wieder mobilisieren lassen.

Davon wenig beeindruckt, ließ sich anno 1978 der Motorradtester des renommierten amerikanischen Cycle World-Magazins in einer fast schon als bierernst deutsch zu bezeichnende Art und Weise auf die Auseinandersetzung mit dem Jota 1200-Drilling aus Breganze ein. Er bemängelt vor allem die schwergängige Kupplung und den geringen Langstreckenkomfort auf dem harten Sitzbalken. Er schloss damals seinen Test mit dem Fazit: „Grundsätzlich ist die Laverda ein solide ausgeführtes und kostspieliges Stück für Fahrer, die ein unverwechselbar anderes Motorrad möchten, ohne dabei zu sehr den Anschluss an das Leistungsüberhaus der japanischen großen Vier zu verlieren. Der Motor hat das Zeug dazu, in jener Art und Weise die Liebe und Leidenschaft zu kitzeln, wie es etwa sonst noch die BMWs oder Ducatis vermögen. Zudem ist die Jota 1200 in dieser Form stärker denn je. Es

sind kleine Details, die ihr zu schaffen machen. Aber sie ist unübersehbar mit dem Anspruch an ein qualitätsvolles Produkt zusammen gebaut. Im Gesamtpaket bleibt die Laverda also höchst begehrswert.“

Ähnlich sahen es auch die Laverda-Fans in Europa. Grundsätzlich wünschte sich die verschworene Szene ohnehin mehr sportliche SFC-Gene in der 1200er. Einer, der die Sache konsequent in Angriff nahm, war seinerzeit der österreichische Laverda-Händler Sulzbacher. Der Linzer Spezialist ver-

In Europa zeigte Laverda-Sulzbacher in Linz, was sich aus dem großen Triple machen lässt

passte dem großen Drilling zum einen mit 82 Millimeter Bohrung annähernd die vollen 1200 ccm Hubraum und brachte den Motor auf über 110 PS Spitzenleistung. Im Kontrast mit den großen Japanern war somit zumindest auf dem Papier für ausgleichende Gerechtigkeit gesorgt. Und fürs Auge geriet die im rennsportlichen SFC-Design gehaltene Sulzbacher-Laverda ohnehin unbesiegtbar. Die größten Verkaufserfolge auf einem europäischen Markt dürften die Italiener dank des rührigen Importeurs Slater in England gefeiert haben. In Spitzenzeiten konnten die Italiener an die 500 große Dreizylinder



Starkes Orange. Kaum war die Dreizylinder-Laverda für die Serie startklar, musste sie in Langstreckenrennen Farbe bekennen

auf der Insel pro Jahr absetzen. Slater ist übrigens bis heute im Laverda-Ersatzteilgeschäft tätig.

Obwohl man im Laverda-Werk während der Dreizylinder-Entwicklung bereits mit um 120 Grad versetzt arbeitenden Hubzapfen experimentiert hatte, entschied sich Konstrukteur Luciano Zen für den Serienstart schließlich für die ungewöhnliche 180-Grad-Kurbelwelle. In Hinblick auf den Massenausgleich erscheint diese Lösung zunächst wenig vorteilhaft. Denn anders als beim üblichen Reihen-

Vierzylinder, bei dem jeweils zwei Kolben wechselweise auf- und abgehen, und sich somit gegenseitig ausgleichen, lautet das entsprechende Verhältnis beim Laverda-Dreizylinder zwei-zu-eins. Die beiden äußeren Kolben im Zylinderbankett laufen synchron, der mittlere als Solitär um 180 Grad versetzt.

Man darf sich den Laverda-Drilling deshalb als Kombi aus Paralleltwin und Einzylinder-Motor vorstellen. Für beide Motorbauarten gilt bei stehendem Zylinder in Bezug auf die Feinabstimmung des Kurbeltriebs ein Wuchtfaktor in der Gegend von 60 Prozent. Tatsächlich sollte man sich als Motoroptimierer an solchen Zahlenwerten lediglich orientieren. Die Praxis schließlich entscheidet, bei welchem Wuchtgrad sich der Motor in seinem bevorzugten Betriebszustand am besten anfühlt. Das heißt, Motoren für Sportzwecke, die permanent im oberen Drehzahlspektrum arbeiten müssen, sind anders zu wuchten als ein Motor, der sich im unteren bis mittleren Spektrum gefällig geben soll. Nicht zu vergessen die Rundlauf- und Hubzapfen-Versatzpräzision des betriebsfertigen Kurbeltriebs. Die ist im Falle der wälzgelagerten Laverda-Welle mit ihren zusammengepressten Einzelkomponenten weit schwieriger zu bewerkstelligen als etwa bei einer am Stück geschmiedeten und somit analog zum Montagezustand final passgenau geschliffenen Welle. Wie auch immer, Toleranzen sind bei einer gebauten Welle immer mit im Spiel. Deshalb gibt es Dreizylinder-Laverdas mit 180-Grad-Welle, die überraschend ge-



Offen und gierig.
Die serienmäßigen
Dell'Ortos bekamen
eine Feinabstimmung
auf dem Prüfstand

schmeidig laufen, und solche, die barisch vibrieren, besonders im oberen Drehzahlbereich.

Eine weitere, und noch auffälligere Besonderheit der 180-Grad-Dreizylinder-Welle ist das Zündschema. Es entspricht, grob gesagt, dem eines üblichen Vierzylinders, bei dem allerdings ein Zylinder ausgelassen wird. Zwischen Zylinder drei und Zylinder eins folgt also kein 180-Grad-Zündabstand wie zwischen Zylinder eins, zwei und drei, sondern eine Pause von 360 Grad, ergo eine volle Kurbelumdrehung ohne Zündtakt. Der daraus resultierende Auspuffton hört sich – je nach Sichtweise – entweder krank, seltsam oder höchst interessant an. Auf alle Fälle verleiht dieses Schema den alten Laverda-Triples den charakteristischen Ton, der zudem vom Fauchen des Ketten-Primärtriebs mitgeprägt wird.

Ab 1982 kam bei den großen Laverdas die 120-Grad-Kurbelwelle zum Einsatz, die mit gleichmäßigen Zündfolgen akustisch harmonischer arbeitet, aber auch mit einem ins langweilige tendierenden Staubauger-Unterton aufwartet. Die Restvibrationen wurden zusätzlich durch einen in Silentgummis montierten Motorblock noch weiter eingeebnet, weshalb die 120-Grad-Dreizylinder aus Breganze insgesamt als die zwar komfortabel-kultivierten Antriebe gelobt werden, andererseits aber

auch mit weniger Charakter und Charisma auftrumpfen.

Soviel zur Einstimmung in die Welt der Laverda-Dreizylinder. Unser hier gezeigtes Exemplar entspringt in dieser Ausführung unübersehbar nicht der Serienfertigung. Alleine die delicate FI-Endurance-Gabel mit ihren Schnellaufnahmen und glanzpolierten Tauchrohren lässt alle Italo- und Feinmechanik-Liebhaber mit der Zunge schnalzen.

Basis dieses Triple-Schmuckstücks war eine 1200er aus dem Baujahr 1980

Beim Zerlegen des Motors, zeigte sich die Laverda-Technik in brauchbarer Verfassung

in leidlichem Gebrauchszustand. Ziel von Besitzer Horst Edler war es, eine wie neu erscheinende Laverda mit hochwertigen Komponenten auf die Räder zu stellen, die trotz aller Modifikationen sofort als typische Laverda erkennbar bleibt. Gut gesagt, aber dazu musste die Alt-Laverda erst einmal komplett in sämtliche Einzelteile demontiert werden.

Beim Neuaufbau des Motors zeigte sich der Unterbau noch in tadeloser Verfassung, auch die Zylinder-Kolbenpaarungen legten nach Auffrischung eine Weiterverwendung nahe. Lediglich der komplette Zylinderkopf brauchte eine grundlegende Über-

holung, inklusive Planen der Dichtfläche, wodurch sich auch die Verdichtung minimal erhöhte. Die drei Dell'Ortos kamen ins Ultraschallbad und wurden samt erneuertem Innenleben final in Verbindung mit der speziell angefertigten Metisse-Drei-in-eins-Auspuffanlage – mit 40er-Krümmern – auf dem Prüfstand penibel abgestimmt. Dabei kamen 60er-Leerlaufdüsen, 160er-Hauptdüsen, Düsenstöcke vom Typ 265 AB und K 12-Schieberadeln in der dritten Kerbe zum Einsatz. Die Zündfunken wiederum steuert seit dem Neuaufbau eine nachgerüstete Sachse-Anlage, bei der sich diverse Zündkennlinien abrufen lassen, was das Verrennen im uferlosen Einstellschungel dank übersichtlicher Funktion schon mal ausschließt.

Auf dem Rollenprüfstand von Fette Motoren in Braunschweig wurden schließlich für den im Hubraum bei serienmäßigen 1116 ccm gebliebenen Dreizylinder 87 PS am Hinterrad gemessen. Das entspricht auf die Kurbelwelle bezogen rund 95 PS. Insgesamt ein realistischer Wert, der sich bei Vergleichsfahrten mit serienmäßigen 1000er Laverdas auch subjektiv sofort bestätigte. Bemerkenswert ist der Drehmomentverlauf, der typischerweise für einen relativ niedrig verdichteten Motor über eine weite Spanne, von 4000/min bis 7500/min immer zwischen 88 Newtonmeter und dem Maximalwert von 92 Newtonmetern liegt. Also ein Motor, der in allen Lagen sehr gleichmäßig zieht, wobei der Maximalwert auf den Hubraum bezogen als vergleichsweise zahm, als reiner Wert jedoch als anständig zu bezeichnen ist. Mit weiteren Tuningmaßnahmen lässt sich da fraglos noch einiges herauskitzeln, was aber in Anbetracht des historischen Status ein eher fragwürdiges Unterfangen darstellt.

Als wesentlich effektivere Tuningmaßnahme machte sich letztlich die deutliche Gewichtsreduktion der Laverda im positiven Sinne bemerkbar. Vor allem die geänderte Auspuffanlage half dabei, etliche Kilos abzudampfen. Fahr fertig wiegt die 12er Laverda gut bewegliche 225 Kilogramm, aber noch beeindruckender ist das geradezu zier-



Männermotorrad. Das war in den Siebzigern noch nichts Unanständiges, und deshalb ein ideales Werbemotiv.



Schmuckstück am Rad. Die Forcelle Italia Endurance-Gabel inklusive Brembo-Vierkolben-Garnitur edelt die Laverda nicht nur fürs Auge auf

lich wirkende Erscheinungsbild. Beim Aufsitzen könnte die 1200er auch als ranke 500er verkauft werden. Wobei das ganze Motorrad durch den geschwärzten Motorblock ohnehin fürs Auge leichtfüßig erscheint. Schwarz macht bekanntlich schlank. Andererseits sieht der schwarze Motorblock nach jeder Regenfahrt alles andere als lecker aus. Ergo eine Lösung für Sonnenscheinfahrer oder für Leute mit einem Faible für Motorradputzen.

Am Fahrwerk wurden sämtliche Lager erneuert und zudem deren Sitze in Hinblick auf Maßhaltigkeit und eventuelle Deformationen kontrolliert und optimiert. Der Speichenradsatz mit Akront-Felgen war ursprünglich für eine Königswellen-Ducati projektiert und wurde für den Einsatz in der Laverda passend gemacht. Auch die seltene FI-Endurance-Gabel entdeckte Horst Edler erst, als sie bereits in einer 900er Ducati montiert war. Nach zähen Verhandlungen und einem entsprechenden Liebhaberpreis konnte Edler seine Trophäe schließlich für sein Dreizylinder-Projekt mitnehmen. Die passenden Gabelbrücken wiederum ließ sich der „Laverda-Ver-Edler“ bei OTR-Performance in

Köln fräsen. Das Hinterrad wird dagegen von einstellbaren Koni-Federbeinen ebenso komfortabel wie zuverlässig im Zaum gehalten. Dank Komplettüberholung der Uhren erstrahlt auch das Cockpit besser als im Neuzustand. Möglich gemacht hat das ein Experte, der sich auf die Neuanfertigung von Zifferblättern für Honda CB 750 versteht. Laverda bezog bekanntlich damals seine Instrumente auch von Honda-Zulieferer

Gut aufgelegt. Der Triple mit 180-Grad-Welle tönt rau, läuft aber überraschend geschmeidig

Nippon Denso aus Japan, weshalb der Drehzahlmesser auch bis 11000/min anzeigt. Die Laverda-Uhren bekamen im Originalzustand selbstverständlich das passende Firmenlogo aufgedruckt, und ein orange-roter Warnkeil markierte den Bereich von 6500/min bis 7500/min. Wie die Honda-Uhren neigen auch die Laverda-Instrumente durch Sonneneinstrahlung im Lauf der Jahre zum Ausbleichen.

Ein sehr spezieller Fall war die Sitzbank, die jetzt für sich betrachtet als Schmuckstück bezeichnet werden darf. Allerdings war

das Nachbauteil im Urzustand alles andere als maßhaltig und musste somit neu aufgebaut werden. Wenn das Resultat wie gezeigt ausschaut, darf man sich auf die Schulter klopfen. Einfach war bei diesem Projekt letztlich nur die Entscheidung, in welchem Farbton lackiert werden sollte: ein fettes Laverda-Orange.

FAZIT: Dank Reduktion der Anbauteile auf das minimal Notwendige und einer raffiniert arrangierten Farbgebung sowie der wirkungsvollen Auspuffanlage entstand eine 1200er Laverda, die in Sachen zierlicher Anmutung wohl weltweit ihresgleichen suchen dürfte. Die nächste Verblüffung folgt beim Aufsitzen. Wer die großen Laverdas als bockschwere und kopflastig austarierte Schräglagenverweigerer abgespeichert hat, sieht sich hier auf das Angenehmste positiv überrascht. Dazu kommt der breitbandig abgestimmte Dreizylinder, der in allen Lagen zieht und zudem bei weitem nicht so heftig vibriert, wie es dem Bauuster oft nachgesagt wird. Kurzum, das ist ein Italo-Roadster der Extra-Klasse, der nicht nur das Auge betört, sondern auch agil im Motoradrevier voran strebt. Nur eines muss der Fahrer unbedingt mitbringen: eine trainierte Kupplungshand. □



Stimmungsvolles Foto aus dem Laverda-Prospekt. Als man noch ohne spezielle Motorradkleidung zum nächsten Cafe losdüste

TECHNISCHE DATEN: Laverda 1200 Metisse

Preis: Neupreis 1980 9500 D-Mark. Liebhaberpreis 2021 für eine originale, unverbaute 1200er in einwandfreiem, top gepflegtem oder teilrestauriertem Zustand mit circa 80 000 km Laufleistung um 10 000 Euro, Baustellen um 5000 Euro. Materialkosten der gezeigten Metisse-Laverda insgesamt 24 000 Euro, plus Arbeitszeit

Leistung: 95 PS (70 kW) bei 7500/min, 92 Nm bei 6800/min

Motor: Viertakt-Dreizylinder-Reihenmotor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen mit Tassenstößel. Bohrung x Hub 80 x 74 mm, Hubraum 1115 ccm, Verdichtung 9,0. Drei Dell'Orto-Rundschlebervergaser, Ø 32 mm. Drei-in-eins-Metisse-Auspuffanlage mit 40er-Krümmern. Elektrostarter. Primärtrieb über Kette. Mehrscheibenkopplung im Ölbad. Kluengeschaltetes Fünfganggetriebe. Endantrieb über Kette

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr. Vorn Forcella Italia-Telegabel, Standrohr-Durchmesser 40 mm, Stahlrohrschwinge mit zwei Koni-Federbeinen. Drahtspeichenräder mit Akront-Leichtmetallfelgen. Bereifung vorn 100/90V18, hinten 120/80V18, Metzeler Sportec Klassik. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 280 mm, mit Vierkolben-Bremssätteln, hinten Scheibenbremse, Ø 280 mm, mit Zweikolbensattel. Radstand 1455 mm, Sitzhöhe 810 mm, Tankinhalt 19 Liter, Gewicht fahrfertig 225 kg

Kontakt: www.classic-superbikes.com



Die 40er-Krümmern der Spezial-Auspuffanlage machten sich in Sachen Leistung positiv bemerkbar. Dieser Dreizylinder drückt mit Kraft und Macht vorwärts