

Schwarzmalerei

Laverda feiert ein Jubiläum. Vor 30 Jahren begann der italienische Betrieb mit dem Motorrad-Geschäft. Und heute? Ein Jubiläumsmodell mit besonderen Zutaten: viel schwarzer Lack und interessante Technik.

Am Anfang gaben Kirchenglocken den Ton an. Mit der Zeit ließ aber das Geschäft mit dem Klerus nach, und so mußte sich die Glocken-Gießerei Laverda im italienischen Ort Breganze nach Alternativen umschauen. So entstand fortan Irdischeres.

Auf Landmaschinen verlegte sich der Betrieb und schließlich auf den Bau eines Motorrads. Das war 1949, und die erste Laverda bot einen 75 cm³-Einzylindermotor mit

Dreigangfußschaltung im Preßstahlrahmen. Optik und Technik orientierten sich am Standard der Zeit.

Heute ist's da schon schwieriger. Die Straßenmaschinen haben nun zwei und drei Zylinder, der Hubraum stieg auf 350, 500, 1000 und 1200 cm³.

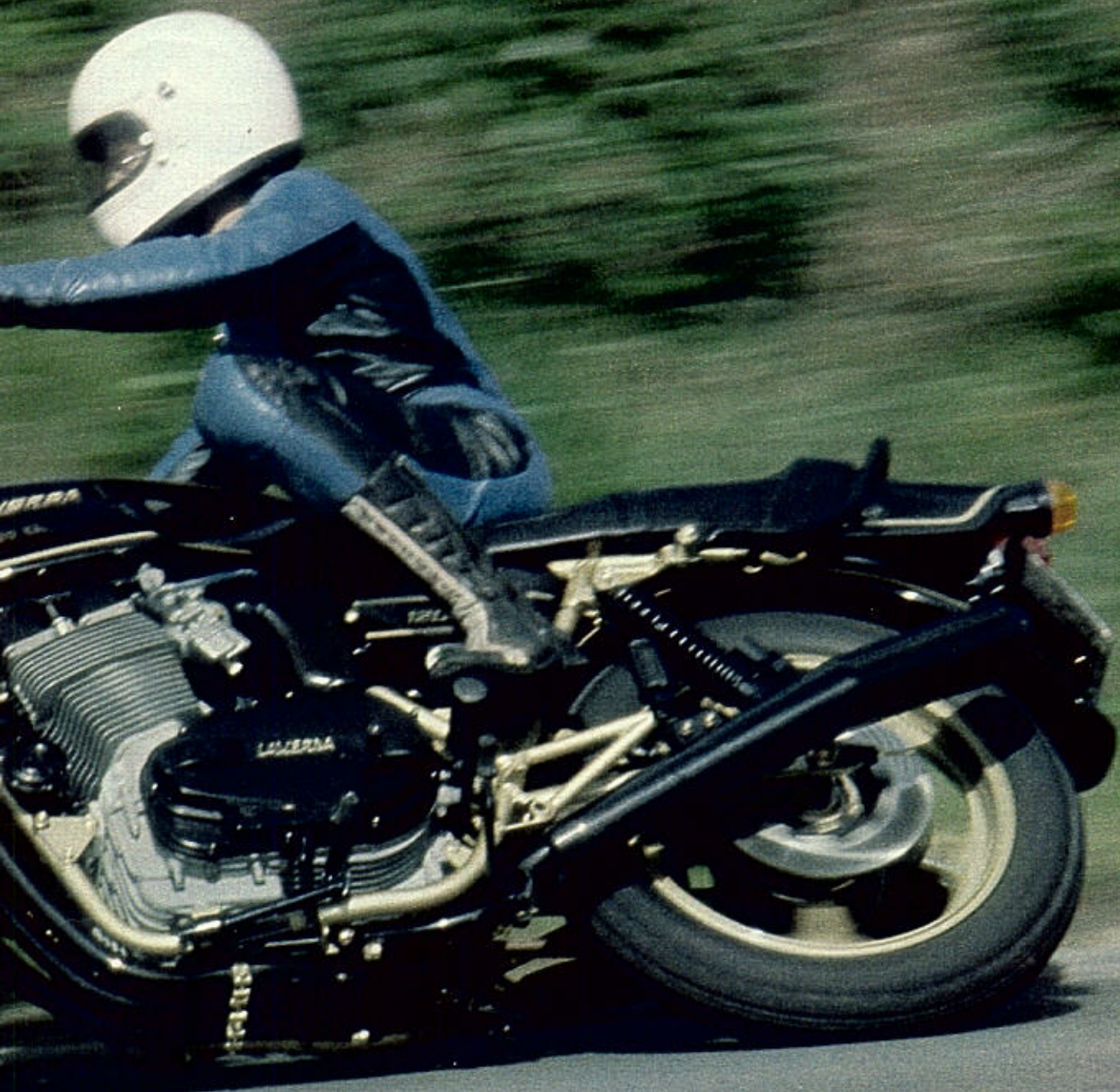
Nach Deutschland exportieren die Italiener indes nur noch zwei Maschinen: die 500er Zweizylinder mit Vierventil-Kopf und die 1200er Dreizylinder.

Zum 30sten Jahrestag der Laverda-Zweiradaktivitäten spendierte das Management nun eine optisch retuschierte und zahlenmäßig beschränkte Ausgabe der Serien-1200er. 30 Exemplare dieses Jubiläumsmodells werden nach Deutschland gelangen – kein Stück mehr.

Diese Jubiläums-Laverda zeigt sich in einer Aufmachung, die in der Zwischenzeit als John Player-Special-Look nicht nur auf Lotus-Rennwagen zu weltweiter

Publicity kam. Was die Laverda-Oberen motivierte, ihre Jubiläumsmaschine ebenfalls in eine schwarze, mit goldenem Zierat geschmückte Haut zu kleiden, bleibt ebenso ein Geheimnis wie die Beweggründe zur Installation einer großen, klobigen Lenkerverkleidung an der sonst sportlichen Maschine. Fans haben da andere Vorstellungen. Von schlanken Halbschalen-Verkleidungen träumen sie und von leistungsgesteigerten Motoren in rotlackierten Rahmen.





Die Realität, wie gesagt, sieht anders aus. Schwarz der Tank, die Seitendeckel, die Verkleidung und der Höcker. Und überall goldene Strelchen. Sogar der Rahmen, die Fußbräder und die Schwinge erhielten einen goldenen Überzug. Die Inflation in Gold machte selbst vor Schrauben nicht halt, denen fast allen galvanisch eine Messing-Beschichtung verpaßt wurde.

Noch nicht nur optisch, auch technisch ist die Jubiläums-

Laverda überarbeitet. Und hier offensichtlich gekonnter. Als zweite Maschine des Motorrad-Marktes überhaupt, Vorreiter war die Van Veen-Wankel, verrichtet die Kupplung ihre Arbeit nun auf hydraulischem Weg.

Links am Lenker sitzt der Hydraulik-Behälter, rechts am Motor der Druck-Kolben. Das System stammt von Brembo und soll demnächst auch die Kupplungsarbeit an allen Dreizylindermodellen erleichtern.

Ebenfalls von Brembo sind die gelochten Bremsscheiben aus Grauguß statt der chrombeschichteten Scheibe der Serien-1200er. Die Gabel von Marzocchi wird mittlerweile an allen Laverda-Dreizylindern eingesetzt und bietet stabile Standrohre mit 38 Millimetern Durchmesser. Exklusiv an dieser 1200er dämpfen und federn hinten Corte & Cosso-Gasdruck-Federbeine mit zusätzlichem Reservoir.

Der Rest an Unterschieden

zur normalen Dreizylinder spielt sich auf vergleichsweise bescheidenen Ebenen ab und beschränkt sich auf andere Spiegel und schwarz-lackierte Auspuff-Anlagen und Lenker. Ansonsten blieb alles an diesen raren Stücken unverändert. Nach wie vor übernehmen drei Dellorto-Vergaser die Gemischaufbereitung am 86 PS-Dreizylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Ventilen mit Tassenstößeln.

Da auch die Anordnung von ▷

TECHNIK UND TEST

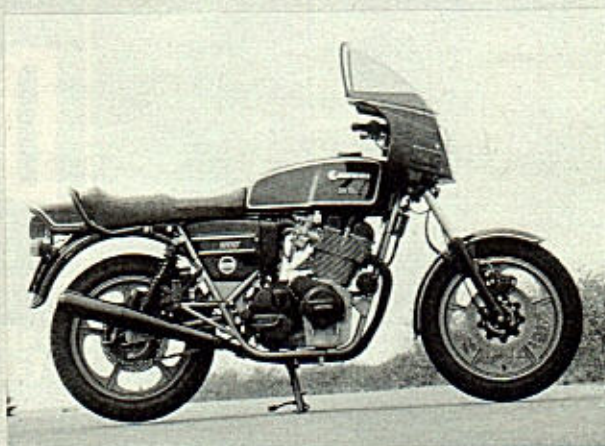
Fahrbericht Laverda 1200 SC

Fußrasten und Lenker ebenso unangetastet blieb wie die Dimensionierung der Sitzbank, sitzt sich's auf dieser 11 190 Mark teuren Jubiläumsmaschine genauso wie auf den rund 1000 Mark billigeren Standard-Modellen. Durch den leicht hochgezogenen Lenker, den recht langen 20,5 Liter-Tank und die für viel Bodenfreiheit hochgesetzten Fußrasten ist die Sitzposition zwar bequem, aber doch etwas gewöhnungsbedürftig. Die Beine müssen stärker angewinkelt werden als bei anderen Maschinen.

Die Kupplung wird, dank der Hydraulik-Unterstützung, mit wesentlich weniger Handkraft betätigt, als dies bei allen Vorgängern der Fall war. Trotzdem ist der Kraftaufwand noch deutlich höher im Vergleich zu japanischen Maschinen. Auch auf der anderen Lenkerseite müssen mehr Muskeln aktiviert werden als auf Nippon-Produkten. Dennoch: Die Verzögerungswerte der Brembo-Bremsanlage rechtfertigen dieses System, trotz höherer Handkraft und harten Druckpunktes.

Mit einem spezifischen Merkmal der Brembo-Produkte konnte sich bislang aber noch niemand so recht anfreunden: Die Hebel sind viel zu weit von den Lenkerenden entfernt, und wer nicht gerade Pranken hat, kann sie allenfalls mit den Fingerspitzen erreichen.

Im Fahrbetrieb erfreulich und kräfteschonend: der in unteren und mittleren Drehzahlbereichen sehr elastische Dreizylindermotor. Die Laverda kann also schaltfaul



Fotos: Falk

Atypisch für eine Laverda: die wichtige Frontverkleidung

gefahren werden und erspart dem Fahrer ständige Kuppelei.

Diese Motorcharakteristik kommt der Art der Getriebebetätigung gerade recht. Denn vor allem beim Hochschalten vom ersten in den zweiten Gang und beim Herunterschalten aus allen Gang-Stufen gibt das Getriebe nicht nur Geräusche von sich, sondern ist auch etwas hakig.

Die Stärke auch dieser Laverda ist ihr stabiles, handliches und sportliches Fahrwerk. Zur Sportivität gesellte Laverda durch den Einbau schräg angestellter Corte & Cosso-Federbeine nun auch ein gewisses Maß an Komfort. Auch längere Tourenfahrten gedeihen so nicht mehr zu harter Tortur.

Zumal die voluminöse Lenkerverkleidung den Winddruck von Oberarmen und Oberkörper des Fahrers nimmt. Die aus Glasfasern und Kunstharz geformte Schale des in der Nähe von Mailand ansässigen Laverda-Plastik-Zulieferers Motoplast schützt auch die Hände vor Witterungseinflüssen.

Das Hochgeschwindigkeitsverhalten dieser Laverda wird von der Verkleidung aber nur unwesentlich beeinflusst: Lediglich eine leicht gesteigerte Empfindlichkeit auf Seitenwind war auf der Negativseite zu konstatieren. Ansonsten blieb die Maschine ebenso handlich und spurstabil wie die Laverda-Modelle ohne Windschutz.

Die Laverda als echtes Jubiläumsmotormodell zu bezeichnen, wäre etwas übertrieben. Es fehlen diesem Modell einfach charakteristische, von den Serienmodellen sich abhebende Merkmale. So bleibt dem künftigen Besitzer nichts als ein gesteigertes Maß an Exklusivität einer auf 30 Exemplare beschränkten Edition.

Hans-Peter Leicht

Laverda 1200 SC: Technische Daten

Motor: Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor; Bohrung x Hub: 80 mm x 74 mm, Gesamthubraum 1130 cm³, Verdichtung 8; je zwei im Kopf hängende Ventile, über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigt; Nennleistung 63 kW (86 PS) bei 7350/min, max. Drehmoment 90,7 Nm (9,25 mkp) bei 6000/min; klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe, $i_{prim} = 2,04$, $i_{sec} = 2,125$;

Rohrrahmen; hydraulisch gedämpfte Marzocchi-Teleskopgabel vorn, Standrohr-Durchmesser 38 mm, Corte & Cosso-Gasdruckfederbeine mit Reservoir hinten; Radstand 1470 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 140 mm; Doppelscheibenbremse vorn, ϕ 280 mm, Einzelscheibenbremse hinten, ϕ 280 mm; vorne Dunlop TT 100 4.10 H 18 K 81, hinten Dunlop TT 100 4.25/85 H 18 K 81;

Fahrwerk: Doppelschleifen-

Preis: 11 190 Mark