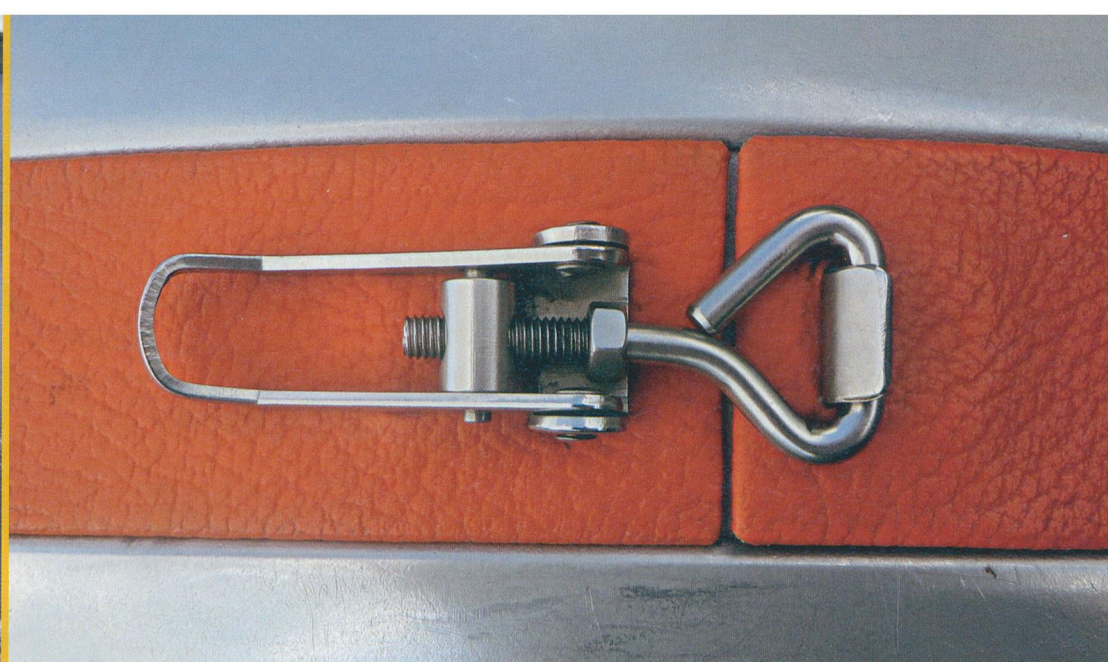


BREGANZE

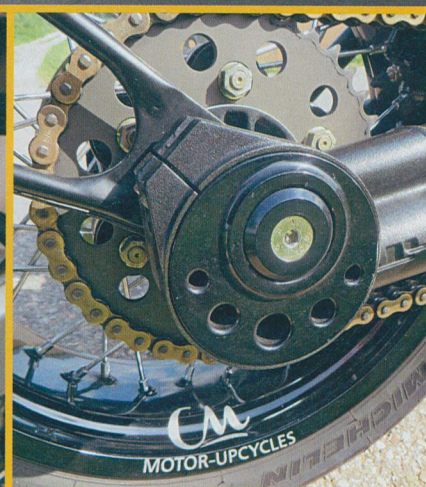
BRUMMER

Der Schorsch und seine **Rau-Laverda** sind ein bemerkenswertes Gespann. Von Zufall mag man da gar nicht reden, wenn einem dieses Duo vor Auge und Kameralinse rollt. Schon eher ist es eine Art höhere Fügung und Bestimmung

TEXT UND FOTOS: JOCHEN WAGNER



Ein Rau-Zentralrohrrahmen, der ursprünglich für einen Suzuki-Vierzylinder gedacht war, bildet die Basis für diesen einmaligen Laverda-Eigenbau. Wie dafür gemacht, passt die Gitterrohrschwinge einer Benelli TnT ins Konzept. Entsprechend die Namensgebung: LaveRau. An Details, wie dem Spannmechanismus für den ledernen Tankhaltgurt, wurde penibel gefeilt. Ein spezielles Kapitel war es, die diversen Leichtmetallteile im markentypischen Orange-Farbtönen eloxieren zu lassen. Das Ergebnis spricht für sich. Perfekte Eleganz



Was kommt da? Brummt gewaltig, heiser, ein kleines Windschildchen, eine Le Mans vielleicht? Nein, was dann? Bin unterwegs in der Oberpfalz, war mit der Guzzi zum Fahrwerkeinstellen beim Tolksdorf in Erlbach bei Leutershausen. Autobahn meidend, führte mich hinter Nürnberg ein Schlenker über Neumarkt. Wollte dann via Altmühltal noch zum Ioannoni in Ingolstadt und abends dann heim ins Oberland.

Umweg ist Methode, Zufall sein Spieleinsatz, lateinisch „illutio“. Heute rentierte es sich, denn Umweg mal Zufall bescheren mir, ja, keine Illusion, vielmehr eine Fata Morgana in echt: Unter einem gut 1,90er-Mannsbild taucht ein einzigartiges Moped auf – eine Laverda. Und was für eine! „Servus, i bin

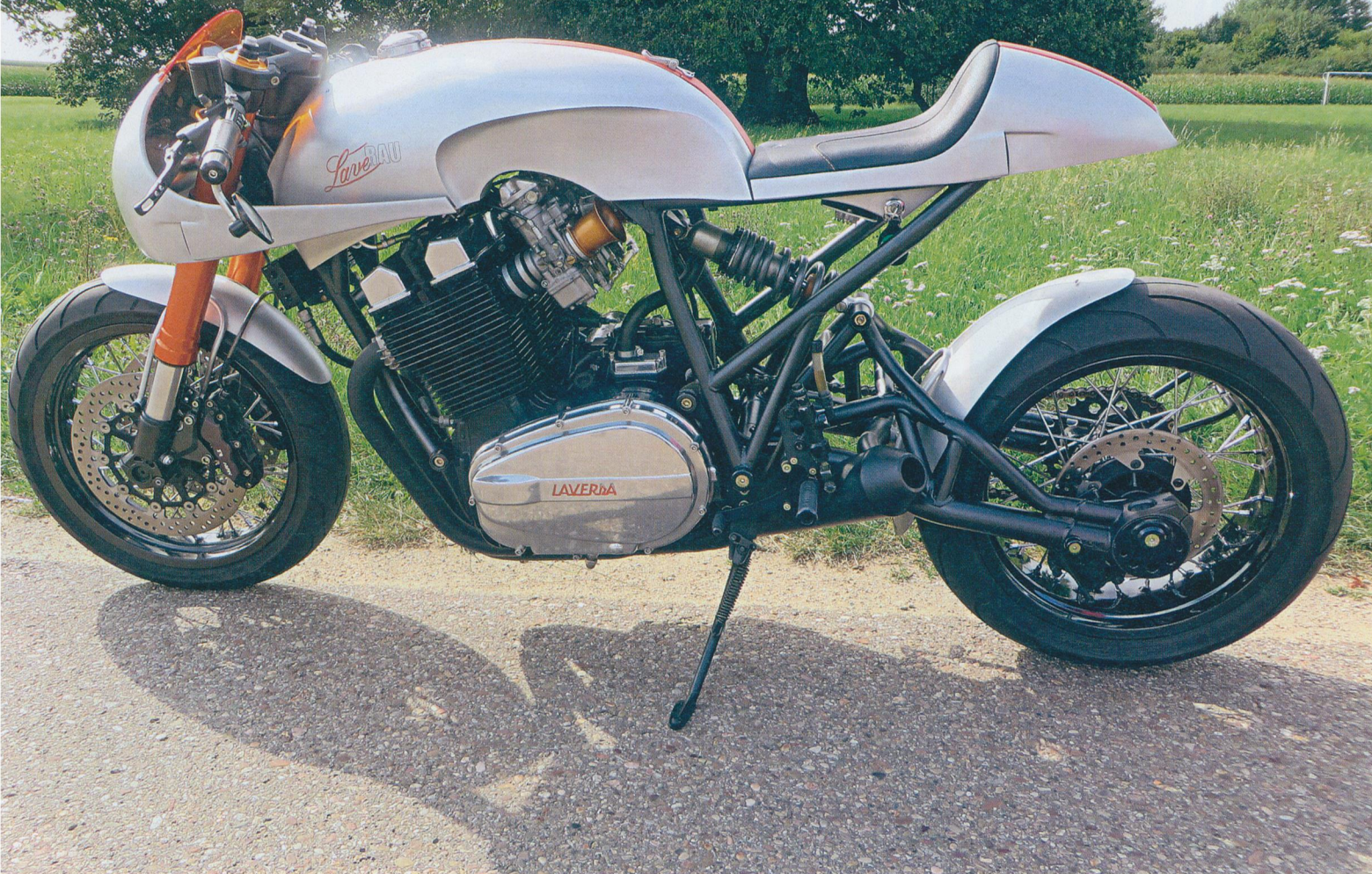
der Schorsch.“ „Ja, serssn, ich der Jochen.“ Im Nu entstand jene spontane Vertrautheit, die sich ergibt, wenn man so ein Modem hat, ein Medium, ein Ding, das ruckzuck alles Wesentliche über einen sagt, so als Lebenshaltung: anders, neben der Kapp', Vollschuss, totaler Knall, plemmplemm, Passion, Sucht, Spleen, Marotte, einem mechanischen Tagtraum verfallen, ewig gestrig, einer fixen Idee hörig – italophil, gaskrank, pubertär und so fort.

Ähnliche offene Lötstellen auf der seelischen Festplatte – da, wo unzensiert noch wilde Triebe und Träume hausen – machen nah und redselig. Schnell sind die Glaubensbekenntnisse ausgetauscht: „Ja, mit Yamaha RD ging's halt an, aber schnell war klar: Laverda, Laverda,

Laverda. Hab' ne 750er SF, auch eine 1000er Gulf-Langstrecken-Rennmaschine und wollte immer mal noch eine selber bauen, mit einem speziellen Fahrwerk.“

„Ja, fing auch mit ner RD 250 an, 1975, hatte schon eine 350er mit MV-Renntrommel vorne angezahlt, aber dann kam die 27-PS-Klasse und die 350er hätte 'nen 1000er gekostet – zufällig traf ich beim Tanken einen Le Mans-Fahrer, das war's, habe mir auch eine Le Mans gekauft; seither halt Guzzi und Ducati mehrfach geschädigt.“ „Aber Schorsch, was iss dess da für eine Laverda?“ – „Eigntli' eine 1000er 3 CL. Woss machmer, war die Froch, wecherm Foahweägg?“

Da funkete der Custom Wolf aus'm oberpfälzischen Laaber, dass er noch einen Rau-Rahmen im Regal hat, zwar für einen



Suzuki-Motor, aber da kann man schon einen Laverda-Dreizylinder reinbetteln. Das Traum-ei war gelegt: zum Ausbrüten fand sich neben dem Elf-Kilo-Rau-Rahmen eine Benelli TnT-Gitterrohr-Schwinge, „schwerer als der Rahmen“, die umgedreht ins Chassis passte, dann Benelli-Brücken, eine Showa-Upside-down-Gabel aus einer MV Agusta F4 samt Nissin-Sechskolben-Bremszangen und 320 Millimeter großen Brems-scheiben, sowie Speichenräder aus einer 1000er Ducati Sport.

Die Basis war also schon mal komponiert. Fehlen nur noch die Aufbauten, also Verkleidung, Tank, Sitzbank. Gut, dass der Wolfgang Bätz, Custom Wolf, dazu den Formenbauer Christian Märkl zur Hand hatte. Die Formen wuchsen quasi aus

dem Probieren mit Hartschaum-Dummies. Es wurde solange geraspelt, gefeilt, geschnipgelt und gefräst, bis Lampenschildchen, Tank und Monoposto anschmieglig das Chassis verzierten. Aus den Schablonen der Body-Elemente fertigen die Tüftler schließlich Aluminium-Teile, sauber verschweißt, verlötet, geschliffen und schließlich kunstvoll lackiert.

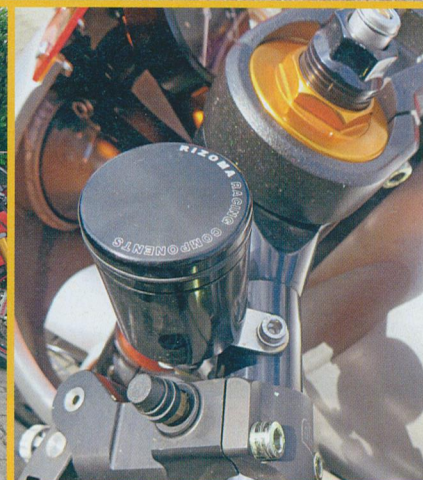
Brillante Details, wie etwa der Tankeinfüllstutzen in der Lampenmaske für den Reservetank im drei Liter fassenden Zentralrohr, der Tankverschluss für den 13-Liter-Tank über dem Zentralrohr, der Cafe Racer-like lederne Spannriemen für den Tank am Rahmen, die in kleinen Schlitz an Verkleidung und Höcker eingelassenen Blinkerlichter, der mit orangem Zwirn

abgesteppte anthrazitene Wildledersitz, die eigens orange („da zeterte der Eloxierer“) eloxierten Gabelholme und Vergaserluftansaugtrichter, die gefrästen Over-Rennsport-Fußrasten, das schwarze Kombiinstrument von Moto Gadget, Laverda-Schriftzüge in LiMa- und Kupplungsdeckel, schwarze Hebeleien, schwarze Flüssigkeitsbehälter, schwarze Miniaturrückspiegel an den Lenkerenden sowie der geschweißte Drei-in-eins-Lafranchi-Auspuff – uff. Das alles zeugt von Sorgfalt in den Proportionen, Akribie in der farblichen Abstimmung und Könnerschaft in der Ausführung.

Bei so viel charismatischer Performance im Kleid durfte denn am Herz der Maschine nicht gespart werden: Charakter hat der 1000er-Motor eh, aber



Der Schorsch mit seiner Laverda. Die beiden passen gut zusammen, und die Guzzi hat sich ganz in der Nähe auch pudelwohl gefühlt. Die stämmige Gabel stammt übrigens von einer MV Agusta F4, die Brücken wiederum von Benelli. Aus dem Ducati-Fundus der 1000er Classic-Modelle fanden die Speichenräder ihren Weg in das Projekt. Die Fuhre ist lang, läuft stramm geradeaus und klingt, wie eine richtige Dreizylinder-Laverda nun mal klingen muss. Hoch musikalisch, Gänsehaut garantiert



mit Bohrung und Hub 82 mal 74 Millimeter hat er nun auch 1172 Kubikzentimeter. Gründlich überarbeitete Innereien verhelten dem Nassumpf-geschmiereten 180-Grad-Polterer, der aus drei 40er Dell'Orto-Vergasern mit Beschleunigerpumpen sein Gemisch bekommt, nun zu guten 100 PS bei 7700/min samt maximalen 103 Newtonmeter Drehmoment bei 6000/min. Das langt der grazilen, 220 Kilogramm schweren Fuhre für 225 echte km/h Höchsttempo.

Allein, diese Rau-Laverda triumphiert über alle Sinne schon im Stand. Das analoge Lamperl zwischen den Wolfstummeln bezeugt einmal mehr, was man mit einer Basis aus dem Jahr 1982 für ein Kleinod zaubern kann. Dem Schorsch seine „Laverau“ Rau-Laverda ist ein

Kunstwerk, eine Design-Ikone, optisch eine Augenweide, akustisch ein Ohrenschaus. „Legg mi am Oasch, du liebe Oberpfalz, Sachen gibt's!“

Ja, klar hat man heute schon 200 PS – „vom Stangerl, aber, samma ehrlich, wer dafoahds denn von unsereii?“ Schnell noch ein paar Fotos gemacht, zur Tankstelle – und dann geht's Richtung Altmühltal. „I foah nu mit der ummä bis zur Alt-

mühl!“ – sympathisch, noch ein Stück begleitet zu werden. Mir homm zwar än Batscher, aber der ist nicht destruktiv, der macht mitunter gesellig. Vor Greding trennten sich die Wege. „Mercedir, Schorsch, komm gut heim, servus!“ „Du auch, mir sehng uns, Pfüaadi!“ Und seither? Mir ham telefoniert. Der Schorsch, der Georg Preissl, so hat er nebenbei gesagt, brütet an einem Benelli-Cafe Racer. □

TECHNISCHE DATEN: RAU-LAVERDA 1172 3CL

Preis: unverkäufliches Einzelstück

Leistung: 100 PS (74 kW) bei 7700/min, maximales Drehmoment 103 Nm bei 6000/min

Motor: Viertakt-Dreizylinder-Reihenmotor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 82 x 74 mm, Hubraum 1172 ccm, Verdichtung 10,5. Drei Dell'Orto-Schiebervergaser, Ø 40 mm. Elektrostarter. Fünfganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Zentralrohr-Brückenrahmen. MV Agusta F4-Upside down-Telegabel, Ø 50 mm, voll einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Benelli-Stahlrohrschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 120 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm. Lenkkopfwinkel 63 Grad, Radstand 1550 mm, Sitzhöhe 800 mm. Tankinhalt 16 Liter, Gewicht 220 kg

Kontakt: Wolfgang Bätz, www.custom-wolf.de. Christian Märtl, www.ideenmetall.de