

Der Lavamat



Mein erstes Eigenbaugespann war eine Morini 500 Sei V mit Duna-Beiwagen. Auf der Suche nach mehr Leistung fasste ich den Entschluss, meine Laverda um zu bauen. Für dieses Motorrad gibt es keine Gespannteile zu kaufen. Als ich aber durch Zufall an ein für mich bis dahin unbekanntes Boot kam, war der Entschluss schnell gefasst, die Laverda in Eigenregie umzubauen.



Ich besprach vorher die Eckpunkte mit einem vom ersten Gespannombau bekannten TÜV-Prüfer. Er forderte einen 4-Punktanschluss und einen gebremsten Beiwagen. Als ich ihn darauf hinwies, dass ich alles selbst fertigen werde, meinte er nur: "Mach mal! Wir werden schon sehen!"

Die Optik von Maschine und Boot sollten im Vordergrund stehen. Ich baute den

Hilfs- und Beiwagenrahmen aus Vierkantrohr mit den Abmessungen 30 x 30 x 4 und 30 x 30 x 3 Millimeter. Der Hilfsrahmen wurde so konstruiert, dass die Maschine im Originalzustand blieb. Den Hilfsrahmen verschraubte ich mit der Laverda an sechs Punkten: Zweimal an der hinteren Motoraufhängung, zwei mal an der vorderen Aufhängung, an der rechten Fußrastenaufnahme und am Lenkkopf.

Die Fahrwerksdaten habe ich von meiner Morini abgeleitet. Ich legte die Spurbreite auf 1.200 Millimeter fest, die Vorspur auf 30 Millimeter und den Vorlauf auf 375 Millimeter. Nachdem ich das zukünftige Gespann ausgerichtet hatte, legte ich den Federweg des Beiwagens fest und baute den Rahmen so, dass alle Punkte wie Schwingenaufnahme oder die beiden

unteren Anschlüsse miteinander verbunden sind. Die Beiwagenschwinge wurde aus Rechteckrohr gebaut. Für Radlager und den Schwingendrehpunkt verwendete ich Kegelrollenlager. Das Federbein stammte noch von der Laverda, die ich schon vorher auf Koni-Dämpfer umgerüstet hatte.

"Mach mal und dann sehen wir mal!"



Um Verspannungen des Motorradrahmens bei der Montage auszuschließen, montierte ich für die unteren Anschlüsse 16er Gelenklager und für die oberen Anschlüsse Federstreben. Spur und Sturz des Beiwagenrades hatte ich ja bereits bei der Konstruktion berücksichtigt. Um dennoch eine Einstellung zu ermöglichen, wollte ich mit Passscheiben an den unteren Anschlüssen arbeiten. Da aber das Gespann bei der ersten Probefahrt auf

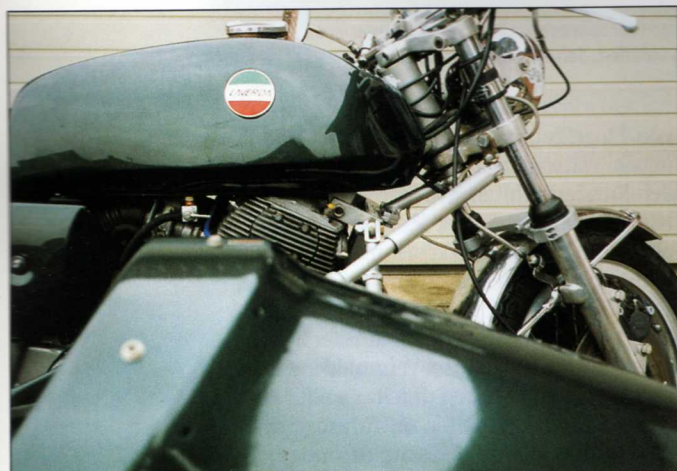
Antrieb einen tadellosen Geradeauslauf hatte, erübrigte sich diese Arbeit.

Die Beiwagenbrems Scheibe entwendete ich einer Kreidler. Die Bremszange von Brembo hat die Bezeichnung 11 und der Hauptbremszylinder 05. Die kleine Kreidler-Brems Scheibe ersparte mir die Anfertigung einer großen Radnabe. Der Lenkungsdämpfer stammt von Mercedes. Er war spottbillig und ich schätzte das Schutzrohr über der Kolbenstange.

Der Kotflügel des Bootes musste dann nur noch dem Rad und der Bremse angepasst werden. Die GfK-Arbeiten führte ein Fachbetrieb zum Freundschaftspreis aus. Um die Wartungsarbeiten am Motorrad uneingeschränkt durchführen zu können, befestigte ich das Boot hinten in einem Drehlager. Es kann nun wie eine Motorhaube nach oben geklappt werden.



Der Hilfsrahmen schließt den Brückenrahmen der Laverda.



Der Steuerkopf des SF 2-Modells erhielt eine Abstützung zum Hilfsrahmen.

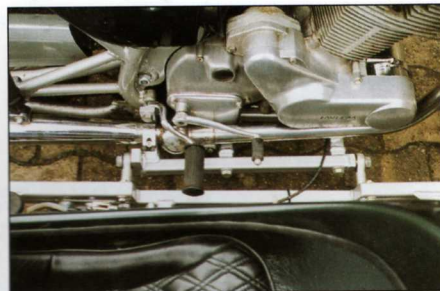


Die Brems Scheibe stammt von einem Kreidler-Moped, die Bremszange von Brembo.

Nachdem ich alles montiert hatte, fuhr ich das Gespann unlackiert dem TÜV-Prüfer vor. Er ließ sich alle durchgeführten Arbeiten genau zeigen und erklären und führte dann eine Probefahrt durch. Er musste wohl zufrieden gewesen sein, denn nach der Rückkehr erhielt ich die Rahmennummer. Da ich die Übersetzung um 20 Prozent reduziert hatte, wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 145 km/h festgelegt. Einen wahlweisen Betrieb lehnte er wegen des Hilfsrahmens ab.

Nach der TÜV-Fahrt zerlegte ich das komplette Gespann und ließ alle Teile sandstrahlen und lackieren.

Viele Ideen, die ich bei diesem Gespann realisierte, habe ich mir bei anderen Gespan-



Die Vorspur könnte man auch einstellen, indem man die beiden Gelenkbolzen entsprechend verstellt.

nen abgeschaut oder aus Motorrad-Gespanne entnommen. Auch aus meinem Bekanntenkreis kamen wertvolle Tipps. Demnächst werde ich über eine Änderung der Vorderradgeometrie zu Gunsten einer leichteren Lenkung nachdenken. Als ich den TÜV-Prüfer von meinem erneuten Vorhaben informierte, meinte er nur: "Mach mal und dann sehen wir mal!"

Peter Niemann