



Einmal um den Atlas

Einmal um die Laverda-Atlas ein Gespann bauen, dachte sich unser Leser Thomas Reiter und erschuf auf Grundlage dieser Idee das einzig bekannte Laverda-Atlas-Gespann.

Ich habe schon eine lange Laverda-Geschichte hinter mir. Sie fing 1981 an, als ich über einen Freund meine erste Laverda kaufte. Es war eine originale 500er, die noch keine Ausgleichswelle hatte. Ich kannte zu diesem Zeitpunkt weder die Marke noch wusste ich etwas über die technischen Spezifikationen. Aber das Motorrad war schön und irgendwie außergewöhnlich. Sie begleite mich 60.000 Kilometer in 2 Jahren. Sie ließ mich nur einmal mit durchgebrannten Auslassventilen im Stich. Ich bin halt viel zu langsam und vorsichtig gefahren, sagte mein verantwortlicher Freund und damaliger Laverda-Händler Jürgen Lamprecht. Da-

nach ging meine Laverda-Karriere steil bergauf. Eine 750 SF 3 musste für 70.000 Kilometer herhalten. Sie belohnte meine Begeisterung diesmal mit einem Kolbenring-schaden. Dann legte ich mir eine 1000 3 CL zu, dann eine 1000 RGA und noch einige mehr. Alle Laverdas waren gut verarbeitet, zuverlässig, bis auf die 1000er Modelle sparsam und ausgesprochen haltbar. Meine Leidenschaft für die Reihenmotoren aus dem italienischen Breganze, wo Laverda bis Mitte der 80er Jahre produzierte, hat sich bis heute erhalten.

Nachdem ich erstmals 1994 mit meiner Laverda Atlas, einer seltenen Enduro (ca. 470 Exemplare,

etwa 10 Stück sind noch in Deutschland zugelassen) des italienischen Motorradherstellers, in Marokko und den dortigen Sahara-Ausläufern war, führte mich meine Reise-lust inzwischen mehrfach nach Nordafrika. Eine Tour mit einer Yamaha SR 500 mit drittem Velorex-Bein war aufgrund der mangelnden

Geländetauglichkeit auf die Hauptverkehrswege beschränkt. Die SR hatte allein auf dieser Tour 8.000 km fast non-stop hinter sich





Der 600er Twin hat mich bis jetzt noch nie im Stich lassen.

gebracht und mich nie im Stich gelassen. Es war ein optimales Motorrad für einen leichten Beiwagen.

Also machte ich nach der Rückkehr Nägel mit Köpfen, besorgte mir eine zerlegte Atlas mit Motorschaden und verbaute den bei mir noch liegenden Motor. Der erfahrene Gespannbauer Mike Ott aus Flörsheim-Dalsheim vollbrachte dann den Gespannmbau. Die Laverda bekam einen Hilfsrahmen für alle maschinenseitigen Anschlüsse. "Alles viel zu stabil!" meinte Mike mit einem Grinsen. Das selbstgefertigte Beiwagenchassis wurde über 4 Anschlusspunkte mit dem Hilfsrahmen verschraubt. Eine lange Querstrebe stützt den vorderen oberen Anschluss in Höhe der Beiwagenschwinge dreiecksgerecht ab. Die originale Telegabel musste einer Schwingenkonstruktion mit mehrfacher Einstellmöglichkeit und Hagon-Moto-Cross-Federbeinen weichen. Das 21"-Vorderrad wurde durch das Original-17"-Hinterrad ersetzt. Dabei wurde die Bremsscheibe durch eine der BMW K 75 ausgewechselt.

Das Hinterrad habe ich auf ein gerade eingespeichertes Rad einer Honda Africa Twin umgebaut und die Bremsanlage der Honda gleich mitverwendet. Das Original-Hinterrad war aufgrund teilweise über 90 Grad gekröpfter Speichen den auftretenden axialen Belastungen nicht gewachsen.

Beiwagenrad, -bremse und Achsaufnahme stammen vom Peugeot 104. Die hydraulische Trommelbremse wird nun zusammen mit der Hinterradbremse von einer größeren Brembo-Pumpe betrieben.

Der Boots Aufbau ist ebenfalls ein Eigenbau von Mike Ott. Er beherbergt unter dem Sitz einen großen, aufklappbaren Kofferraum und zwischen Aufbau und Chassis einen 25-Liter-Zusatztank. Der TÜV hatte auf Anhieb keine Einwände gegen den Umbau und so bekam ich anstandslos den Segen des Vereins.

Ich war vom Fahrverhalten, der Zuverlässigkeit und Sparsamkeit der Atlas im Solobetrieb schon lange überzeugt. Im Gespannbetrieb kommen die Vorteile des Mo-



Der Zusatzscheinwerfer bringt Licht in das neblige Dunkel der Herbsttage.

torrades stark zur Geltung. Mit der Original-Übersetzung ist eine Reise-Geschwindigkeit von 100 km/h bei 5.000 U/min drin. Das ist für den Atlas-Motor eine angenehme Belastung. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 140 km/h.

Im Gelände lässt sich das Gespann mit den 50 PS gut dirigieren. Allerdings benötigt der Motor im Gelände hohe Drehzahlen, um



Der Hilfsrahmen entstand in der Werkstatt von Mike Ott, ebenso die Vorderradschwinge.

den Drehmomentmangel des Zweizylinders bei niedrigen Drehzahlen auszugleichen. Die Kupplung hat beim Anfahren und im Gelände einiges zu tun, verrichtet ihren Dienst bis jetzt aber klaglos.

Da der Motor seitens des Herstellers nur mit einem Grobsieb zur Reinigung des Motorenöls ausgestattet war, habe ich in den Hauptstrom ein Ölfiltersystem mit Feinstromfilter eingebaut. Der Filter sitzt zwischen Ölkühler und Zylinderkopf unterhalb des Tanks direkt im Luftstrom. Der Benzinverbrauch liegt zwischen 5 und 6 Liter Superplus auf 100/km.

Inzwischen bin ich etwa 6.000 Kilometer mit dem Gespann gefahren. Der Schwerpunkt der Enduro ist hoch, was sich bei flotten Kurvenfahrten schnell bemerkbar macht. Obwohl der Beiwagentank immer gefüllt ist, kommt mir das Boot gerne entgegen. Es hat einiger Übung bedurft, auf den üblichen Straßen schnell und sicher voranzukommen.

Da die Solo-Reifen einem erhöhten Verschleiß unterliegen, habe ich mir bei Reifen-Wegner in Ahlen 17"-Pneus mit einem Winterprofil speziell für den Gespannbetrieb runderneuern lassen. Diese runderneuerten Reifen habe ich bereits mehrfach bei meinen Gespannen eingesetzt und bin noch immer über deren Haltbarkeit und Stabilität begeistert.

Momentan hoffe ich nun auf ausreichend freie Zeit um wieder afrikanischen Sand unter meine drei Räder nehmen zu können. Aus beruflichen Gründen konnte ich an einer Fahrt nach Dakar, die mein Freund Jürgen Lamprecht mit seinem Moto Guzzi Nuovo Falcone-Gespann unternommen hatte, nicht teilnehmen.

Aber bekanntlich ist die Hoffnung das Elixier aller Sehnsüchtigen.

Thomas Reiter



Die Vorderradschwinge ist mit Hagon-Moto-Cross-Federbeinen ausgestattet.



Das Heck des Beiwagens ist als Kofferraum ausgebildet.



Die vordere Strebe stützt sich auf der rechten Seite des Beiwagenrahmens ab.



Die Batterie ist in einem eigenen Kasten zwischen Motorrad und Beiwagen untergebracht.