

NEU



ENTDECKT!
NEUE HONDA CBR 900 RR



22-TOP
DIE SCHÄRFSTEN
Z-KAWASAKI

TUNING-ZONE

DIE BESTEN EIGENBAUTEN

PORTRÄT: ANDREAS FUHRMANN

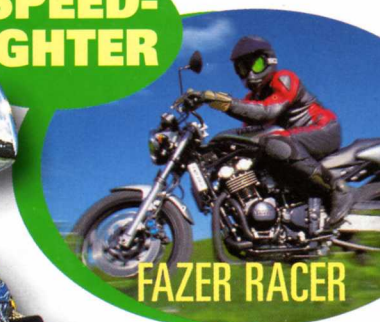
KULTBIKE: TRIUMPH TRIDENT

POWER BIKES

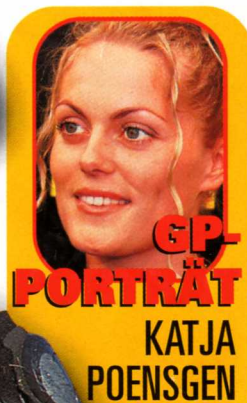
EIN SPEZIAL VON

PS
Das
Sport-Motorrad
Magazin

**SPEED-
FIGHTER**



FAZER RACER



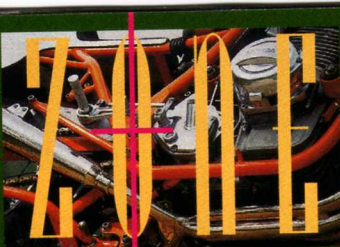
**GP-
PORTRÄT**
KATJA
POENSGEN

SUZUKI GSX 1400 IM VERGLEICH

NACKT- EXPRESS



4 394869 106000 10004



VORSTELLUNG Motodd-Laverda 1200 Mk 3

Größer, stärker, schneller: Spätestens seit dem Erscheinen der Honda CB 750 Four hatte das Motorrad als braves Alltagsmuli ausgedient: Schwachbrüstige Mopeds im Einheitslook konnte man allenfalls noch blassen Milchbubis andrehen, großvolumige Fun- und Freizeitgeräte kamen hingegen immer stärker in Mode. Hatte sich Laverda-Chef Francesco Laverda noch 1966 gegen die Pläne seines Sohnes, einen großvolumigen Twin zu entwickeln, nachhaltig gewehrt, so überzeugte ihn schließlich doch die rege Nachfrage nach der 750er-Zweizylinder. 1972 wurde die dann erste dreizylindrige Laverda vorgestellt, und um am Ball zu bleiben, entschieden die Breganzer, den 1000er-Motor noch weiter aufzublasen: Gewaltige 1116 cm³ Hubraum erreichten die Techniker aus der Via Mazzini 39 durch fünf Millimeter mehr Bohrung. Das neue Laverda-Flaggschiff, großzügig Laverda 1200 getauft, sollte aber kein Sport-Kraftprotz werden, sondern ein Allrounder mit kultivierter Leistungsentfaltung – so wollte es der Firmengründer, ehe er grünes Licht für die Produktion gab. Wie im Motor der einsti-

gen 1000 CL arbeitete die Kurbelwelle des Reihen-Dreizylinders nicht mit 120 Grad Versatz, wie bei den späteren Laverda-Drillings üblich. Die beiden äußeren Kolben bewegen sich gleichzeitig auf und ab, das Pleuel des mittleren Zylinders jedoch ist um 180 Grad versetzt. Die Breganzer Techniker versprachen sich davon enormen Bums aus niedrigen Drehzahlen, das rhythmische Stampfen mit mehr Vibrationen und schlechteren Rundlauf Eigenschaften nahmen sie dafür gerne in Kauf. Die Ventile werden über zwei obenliegende Nockenwellen durch Tassenstößel betätigt.

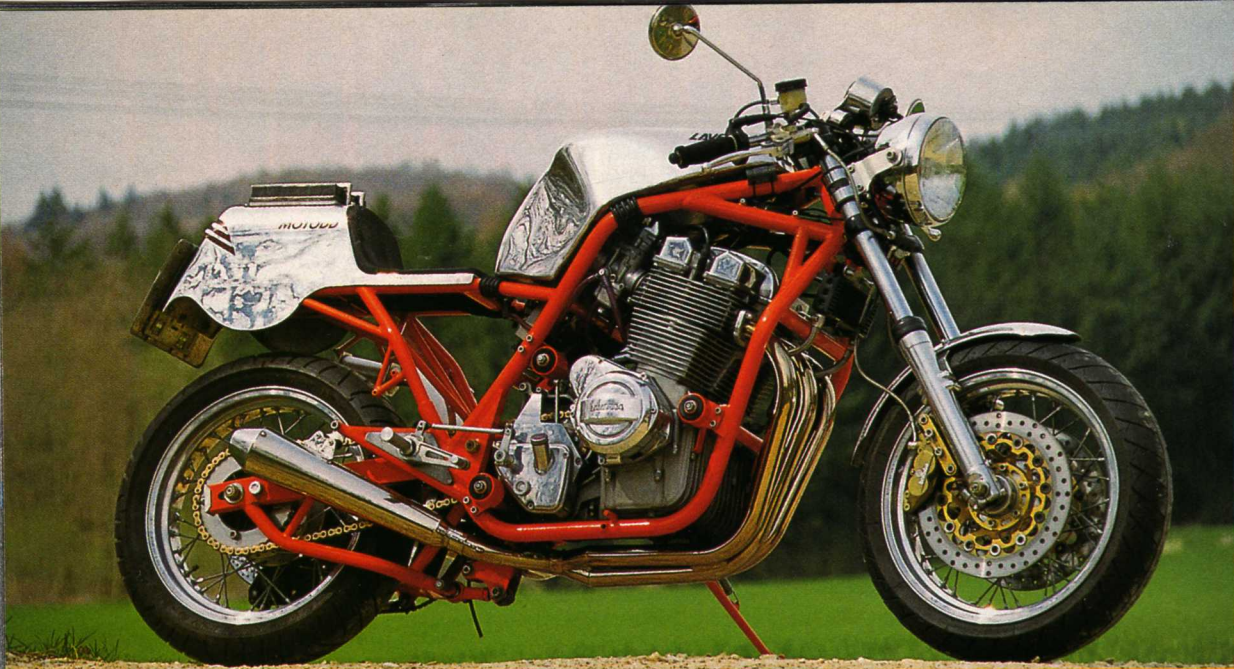
86 PS sollten dem 247 Kilogramm-Boliden ausreichen, um die Nord-Italienerin mit Doppelschleifenrahmen auf knapp über 200 km/h zu beschleunigen. Attestierte Redakteur Hans-Peter Leicht der neuen Laverda beim ersten MOTORRAD-Fahreindruck noch „das Zeug, ihren italienischen Konkurrenten den Rang streitig zu machen“, so wich 1979 das Ergebnis seiner Kollegen im direkten Vergleich gegen Moto Guzzis Le Mans 3 und Ducati 900 SS deutlich davon ab. Nicht nur, dass von den





Ein
Engländer hat
sich einer massi-
gen 1200er-Laverda
aus Breganze ange-
nommen und sie
zum Sportler
umgestylt

EGANZER BEAST



angegebenen 86 PS auf Fritz Eglis Rollenprüfstand nur magere 50 übrigblieben, auch fahrwerkstechnisch war die MOTORRAD-Testcrew von dieser 1200er nicht gerade begeistert. „Blass bleibt“, so schrieb Peter Limmert, „die Maschine aus Breganze wohl vor allem deshalb, weil der hohe Schwerpunkt des Motors und die insgesamt recht hohe Sitzposition eine beherztere Gangart wegen beginnender Pendelneigung nicht geraten erscheinen ließen.“

Hatte das starke, sportliche Zweizylinder-Bike 750 SFC im Motorrad-Langstreckenrennsport der 70er Jahre erfolgreich Akzente gesetzt, so konnten weder die 1000er noch die 1200er daran anknüpfen, wenn auch 1976 und 1979 Laverda-Triples noch Siege in einigen Serienmeisterschafts-Klassements einfuhren. Ein besonders ehrgeiziger, britischer Privatfahrer namens Dennis Vaughan erkundigte sich im Frühjahr 1980 bei Philipp Todd, einem rennsportbegeisterten Laverda-Händler und -Tuner, ob er ihm ein wettbewerbsfähiges Dreizylinder-Bike aufbauen könnte. „Dennis war kein schlechter Fahrer und hatte mit seiner Serien-Laverda Jota bis dahin schon einige Rennsieg verbuchen

können“, erinnert sich der damals in Whyteleafe, Surrey ansässige Laverda-Spezialist. „Er wollte unbedingt einen Gitterrohrrahmen nach Ducati-Strickmuster. Ich und mein Partner Martin Routley sind dann rüber zu Nigel Hill's Mini-Rennschmiede Saxon Racing und baten ihn, zwei Rahmen-Prototypen nach unseren Vorgaben zu bauen. Den Rest und alle notwendigen Halterungen haben wir angebracht, und Vaughan erhielt seinen Renner, den wir Motodd taufte, rechtzeitig zum Saisonstart.“ Den zweiten Rahmen machte Todd sich zum privaten Gebrauch selbst fertig – als Café-Racer sozusagen – und baute einen aufgebohrten 1200er-Motor ein, der aber schon Laverdas neue Kurbelwelle mit 120 Grad Hubzapfenversatz besaß. „Das

Bike war ganz schön schnell, hatte aber enorme Hochfrequenz-Vibrationen“, erklärt der Tuner.

Obwohl Vaughan im Herbst 1980 auf seiner Motodd einen Unfall hatte, erkundigten sich zahlreiche Laverda-Besitzer nach Todd's und Routley's ungewöhnlicher Kreation. Die beiden fertigten, als sie genügend Anfragen beisammen hatten, ihr Gitterrohr-Fahrwerk in Kleinserie und verbesserten es Schritt für Schritt. „Bei den ersten Versionen schraubten wir die Motoren noch stumpf an die Rahmenrohre, und an der Kastenschwinge saß ein straight push-Monoshock-

Stoßdämpfer. Erst ab Herbst 1981 haben wir dann Aufnahmen für Silentblöcke angeschweißt“, versichert der Laverda-Händler, der jetzt in Lincolnshire, aber immer noch in Voldampf an Laverdas arbeitet. Sein eigenes Motodd ist immer noch im Renneinsatz – im Vereinigten Königreich übrigens die einzige der alten Breganze Dreizylinder-Brummer (Tel. 00 44 15 07 48 07 06).

Der kleine, aber feine Motodd-Zweimannbetrieb schraubte bis 1981 zirka 40 dieser Spezial-Laverda auf Reynolds 531-Rohr zusammen. An



Volles Rohr: Im Gitterrohr-Verband Marke Moto arbeitet ein drastisch getunter Laverda-Drilling. Stramme 114 PS treffen auf 210 Kilogramm Gewicht und sorgen so für forschen Vortrieb. Die Edelstahlpuffanlage ist made in France und sorgt bei Ausfahrten für einen adäquaten akustischen Genuss.





Fotos: Vogt



Saxon-Ding: Am Rahmenheck befindet sich der Ausgleichsbehälter für das Saxon-Federbein, das in Federvorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar ist. Heute Standard – damals bei weitem nicht üblich

Wagners Motorrad hier ist eine von 20 Motodd Mk 3 und in Deutschland zweifellos einzigartig. Auf einem Treffen der britischen Laverda-Clubs geriet der 37-Jährige an einen französischen Enthusiasten, dessen Kumpel Charles Laurent das orange Dreizylinderbike zum Kauf anbot. Laurent selbst, Techniker bei Frankreichs jüngster Motorradschmiede Voxan, hatte die 210 Kilogramm schwere Maschine lange besessen und vor Jahren zu Klumpp gefahren, aber aufwändig mit einem 100 000 Francs-Budget wieder zum Leben erweckt. Die 180-Grad-Kurbelwelle wurde auf hochverdichtete (10:1) Asso-Kolben und Carillo-Pleuel fein gewuchtet, der Zylinderkopf erhielt seinen Feinschliff an der Flow Bench. An den erleichterten Tassenstößeln arbeiten zwei Joyce-Cam-Nockenwellen, Einlassventile mit satten 41 Millimetern Tellerdurchmesser ersetzen die Originalteile. Damit der 1200er-Motor richtig atmen konnte, wechselte Charles die 32er-Vergaserbatterie gegen drei 36er-Dell'Ortos aus. Den hübschen Heckbürzel im SFC-Stil mit integriertem Batteriekasten modellierte der Erstbesitzer aus St. Genes-Champanelle in Eigenregie. Auch die komplette VA-Auspuffanlage entwickelte der Franzose, der noch sieben

weitere Bikes aus Breganze besitzt, selbst – geformt wurde sie mit Hilfe von Geschäftskollegen und Formel 1-Technik. Den Motor ließ der Laverda-infizierte Motorentechniker beim Lotus-Team Frankreich zusammenbauen. So war sicher gestellt, dass es dem Aggregat weder an Power noch an Zuverlässigkeit mangeln würde.

„Die Armaturen und Instrumente stammen von der SFC 1000, die kompakte Rastenanlage von der 1000er-Jota“, erklärt der jetzige Besitzer aus Konstanz am Bodensee, der als Schrauber nicht umhin konnte, seine Neuerwerbung 1990 weiter zu verbessern. Er verbaute eine eigens entwickelte Ölpumpe mit zehn Millimeter breiten Zahnrädern, die übrigens in alle Laverda-Dreizylinder passt. Der zusätzliche Feinfilter besitzt ein pfiffiges Ventil – gegen das übliche Leerlaufen von Ölkühler und -schläuchen.

Von Natur aus wirksam: Die Brembo-Doppelscheibenbremse am Vorderrad mit den beiden Vierkolbenzangen und den schwimmend gelagerten Bremsscheiben gebietet dem Vortrieb bei Bedarf jederzeit raschen Einhalt



Anstelle der originalen Brembo-Zangen kneifen vorne jetzt zwei Vierkolbenzangen in die schwimmend gelagerten 300-Millimeter-Scheiben, dirigiert von einem – wie dekadent – Nissin-Hauptbremszylinder. Dank 17-Zoll-Akront-Felgen, die in aus dem Vollen gefräste Eigenbau-Naben eingespeicht sind, wurde auch noch der Schwerpunkt des massigen Aggregats ein wenig abgesenkt – diese dicke Breganzerin kennt kein Pendeln und kann flott durchs Bodensee-Hinterland gescheucht werden. Das Hinterrad stützt sich per Saxon-Federbein mit Pro-Link-Aufhängung am Rahmen ab und sorgt mit einem 150/60-17-Pneu dafür, dass die 114 PS sicher auf die Straße kommen: So viel bescheidenigte der Voxan-Rollen-

prüfstand dem flotten Dreier bei Drehzahl 8460. Wer's nicht glaubt, kann dem Besitzer und leidenschaftlichen Laverda-Schrauber gern einen Besuch abstatten – Voranmeldung genügt (Tel. 0 75 31/6 11 98, Fax 5 37 37, www.laverda-paradies.de). Der schraubt mittlerweile nämlich schon wieder an einer Motodd.

PS-POWERBIKES meint:

Selten, schön und schnell – die traditionell in Orange lackierte Motodd-Laverda. Andy Wagner besitzt eines dieser wunderbaren Gitterrohr-Geschosse, von denen lediglich rund 40 Stück gebaut wurden. Mit dem steifen, englischen Chassis können Power und Drehmoment des Dreizylinders voll ausgenutzt werden.

Gerfried Vogt

A full-page photograph of a rider on a red and silver Motodd-Laverda 1200 Mk 3 motorcycle. The rider is wearing a black helmet with goggles, a black jacket with orange and white stripes on the sleeves, and tan leather riding pants. The motorcycle has a prominent orange frame, a silver engine, and a silver fuel tank with 'LAVERDA' and '1200' written on it. The background is a blurred green field.

Motodd-Laverda 1200 Mk 3

MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG

Luftgekühlter Dreizylinder-Viertaktmotor, zwei Ventile pro Zylinder, in Silentblöcken gelagert, Bohrung/Hub: 80/74 mm, Hubraum 1116 cm³, Verdichtung 10:1, vier 36-Millimeter Dell'Orto-Rundschiebervergaser mit Beschleunigerpumpe, rechtsgeschaltetes Fünfganggetriebe

FAHRWERK UND ABMESSUNGEN

Saxon Racing-Gitterrohrrahmen aus Reynolds 531, Marzocchi-Telegabel, Standrohrdurchmesser 38 mm, Saxon Racing-Zentralfederbein mit Pro-Link-Anlenkung, Dämpfung in Zug- und Druckstufe verstellbar, vorn 300-mm-Doppelscheibenbremsanlage, schwimmend gelagerte Bremsscheiben, Brembo-Vierkolbenzangen, hinten feste 280-mm-Scheibenbremsen, Brembo-08er-Bremszange, Leichtmetall-Speichenräder, Bereifung vorn 120/70-17, hinten 150/60-17, Tankinhalt 15 Liter

MESSWERTE

(gemessen auf Voxan-Prüfstand, Frankreich)
114 PS bei 8640/min, max. Drehmoment 106 Nm bei 6780/min, Gewicht vollgetankt 210 kg

HERSTELLER UND PREIS

Todd Laverda, Phil Todd, GB-Woldhouse Farm, Calceby Way, Swaby, Lincolnshire LN 13 0 BX, Tel. 00 44 1507 480 706

Preis: 650 Pfund (Motodd-Rahmenkit MK 1 1981)