

## „LAVERDA 1000 SFC GOES WEST“

Die Laverda 1000 SFC hatte ihr bisheriges Dasein in West-Berlin und späteren Hauptstadt verbracht. Achtzehn Jahre im Asphaltschungel einer Stadt ohne Gnade, davon einige ohne erweiterten Auslauf, hinterließen ihre Spuren. Berlin hatte aus der ehemals stolzen verführerischen Italienerin eine abgehalfterte verwitterte Trümmerdiva gemacht. Ein Jahr lang wurden ihre Straßenkampf- und Standschäden beseitigt und sie auf die Freiheit in einer neuen Umgebung vorbereitet.

Voller Zuversicht und Tatendrang verließen die letzten luftgekühlten Motorräder der 1000er Generation die alten Fabrikhallen in Breganze, um es der Welt noch einmal zu zeigen, wo die Norditaliener ihren Most holen.

Zum krönenden Abschluß der Dreizylinder-Modellgeschichte war die Laverda 1000 noch mit einem „C“ geadelt worden und sollte an erfolgreiche Zeiten der 750er SFC erinnern. Das „C“ für „Competizione“ sollte ihr eine Wettbewerbsfähigkeit bescheinigen. Den einzigen Wettkampf den unsere Laverda jederzeit für sich entscheiden konnte, wenn sie wollte, war damals in West-Berlin ein Ampelsprint gegen provozierende tiefergelegte GTI, GSI und BMW 3er Armadas.

Als sie 1986 das erste Mal in Berlin auf dem Motorradfahrertreffpunkt „Spinnerbrücke“ stand, genoß sie die Aufmerksamkeit der Anwesenden. Wie ein stolzer Schwan inmitten von gackernden Hühnern, stand sie in einer roten, verführerisch knapp geschnittenen Verhüllung zwischen den grell geschminkten Aluminium-Druckguß-Rennern. Diese überwiegend seelenlosen Multifunktionskrafträder aus Fernost mußten ihre Daseinsberechtigung an jedem Wochenende auf dem einzigen Autobahn-Kleeblatt der abgeriegelten Stadt beweisen.

Die große Laverda SFC 1000 mußte niemand etwas beweisen. Kurven mit engen Radien war auch nicht ihr Metier. Eher lange zügige Reisen auf gut ausgebauten Bundesstraßen oder Autobahnen. Diese Art der Fortbewegung wurde ihr wegen der damaligen Insellage Berlins nur zu selten gegönnt.



Sie ruhte in sich gekehrt, auf dem Hauptständer zurückgelehnt und ließ alle kritischen Diskussionen an ihrem kräftigen Körper abprallen.

Es ist dieser riesige luftgekühlte 1000 Kubikzentimeter Dreizylindermotor, der wie aus dem Vollen gefräst wirkt und eine unerschütterliche Solidität ausstrahlt. Aus dieser gewaltigen Ansammlung von Leicht- und Schwermetall hätten die japanischen Feinwerktechniker gut und gerne **zwei** hubraumstarke Motoren gebaut. Das Triebwerk mit der 120 ° Grad Zündfolge ist zur Unterdrückung der feinen, aber zerstörerischen Vibrationen in sechs Gummielemente im Doppelschleifen-Rohrrahmen aufgehängt. Mit großen Schwüngen umschließen die goldfarbenen Rohre den Motor.

Die Radführung erfolgt hinten über eine solide Vierkant-Aluminiumschwinge, von Koni-Federbeinen gedämpft, und vorn durch eine 41,5 mm Telegabel. Zwei schwimmend gelagerte 300er Bremsscheiben mit Doppelkolbensattel, des Herstellers Brembo im Vorderrad, waren vor fast zwanzig Jahren angesagt. Im Hinterrad reichte eine 280er festmontierte Scheibe. Obwohl in der Laverda filigran wirkende Drahtspeichenräder mit polierten Aluminiumfelgen verbaut sind, kann sie ihre Größe nicht verbergen.

Ohne sagen zu müssen, das Ganze würde irgendwie grobschlächtig wirken. Mit einigen Metern Abstand betrachtet, werden die Linien harmonisch und das Motorrad bekommt Eleganz. Die Proportionen sind stimmig! Aber direkt neben und auf der Laverda wirken sogar 100 Kilo Menschen wie schmächtiige Hungerhaken.

Abgeleitet vom Vorgängermodell RGS, wurde bei der SFC auf einige Gimmicks verzichtet und andere hinzugefügt. Die praktische, aber ungeliebte Tanköffnungsklappe in der Frontverkleidung wurde gestrichen und stattdessen zwei hoch aufbauende Betankungsdome auf dem Tank platziert. Diese aus Aluminium gedrehten, gerändelten und polierten Schraubdeckel machen keinen Sinn, sehen aber saugut aus. Die Alu-Instrumentenkonsole schmeichelt den Augen eines Technik-Ästheten ebenso.

Die variable Doppel- oder Einzelsitzbank ist in der kombinierten Hinterrad- und Seitenabdeckung aus GFK integriert. Dieses Heckteil mit integrierter Rückleuchte, Kennzeichenhalter und Blinker ist mit dem Rahmen verschraubt. Eine klappbare Sitzbank, die den Zugang zur Batterie und weiteren elektrischen Bauteilen ermöglicht, wäre nicht schlecht gewesen. Vielleicht mit einem klitzekleinen Plätzchen für das nötigste Werkzeug. Wo läßt man den notwendigen 13er Maul- und Imbus-Schlüssel, falls unterwegs eine durchgebrannte Sicherung die Demontage der gesamten Abdeckung erforderlich macht? Vielleicht in der Brieftasche?

Mit solchen kleinen Unzulänglichkeiten kann ein Laverda-Enthusiast meistens gut leben, für ihn zählen andere Werte.

Laverdafahrer sind in der Regel Langzeitbesitzer, sie schaffen sich zwar häufig ein weiteres Motorrad der aktuellen Generation anderer Fabrikate an, verkaufen aber selten die bewährte treue italienische Gefährtin. Wer weiß, aus welchen Gründen sich der Erstbesitzer nach so vielen Jahren von der Laverda getrennt hat. Es ist ihm sicher schmerzlich.

Jedenfalls kam das Motorrad über Umwege zum Ducati-Händler Hadelers im Süden Hamburgs und schließlich in meine „Reha-Klinik für stadtneurotische Italienerinnen“

Eine erste Prüfung der Technik verlief positiv. Obwohl der Motor nur sehr zögerlich ansprang und auch die drei Zylinder sich zu Anfang nicht einig wurden, wann welcher zu zünden hat, waren kaum begleitende mechanische Geräusche zu hören. Die gezählten 30.000km mußten stimmen. Bei dieser Laufleistung fängt das Leben einer 1000er Laverda erst an.

Später war erkennbar, warum der Motor sich so zierte. In den Vergasern waren alle Bohrungen und Düsen durch Rückstände verdunsteten Sprits verstopft. Ob noch unerwünschte Ansaugluft durch erkennbare Haarrisse in den Ansaugstutzen und zerbröselte Gummiabdichtungen ihren Anteil dazu beitrugen. Wer weiß das schon?

Eine Kompressionsmessung ergab auf alle Zylinder ein Verdichtungsverhältnis von 1: 10,5 ! Was will man mehr? Der Motor war kerngesund!

Die Versager(äh...Vergaser) mußten wohl oder übel das komplette Prozedere durchlaufen. Was erfahrungsgemäß viel Arbeit bedeutet. Aber Kukident und Ultraschall sollten es schon richten.

Die am Zylinderkopf angeschraubten Vergasergummistutzen wurden gegen Aluminiumstutzen und entsprechenden Verbindern ausgetauscht.

Die gesamte Umgebung der Batterie glich einer Rosthöhle. Batteriesäure und Ausdünstung hatten ganze Arbeit geleistet. Auch an anderen Stellen hatte der Lack am Rahmen sehr gelitten.

Kurzentschlossen wurde das Motorrad komplett zerlegt, der Rohrrahmen gestrahlt und mehrschichtig lackiert.

Alle Schrauben, Muttern, Bolzen, Federn und Halterungen wurden vom Galvaniseur neu verzinkt.

Die Edelstahlspeichen der Räder erhielten eine Nachspannung beim Profi.

Die Bremsbeläge, die Antriebskette mit Zahnkranz und Ritzel, Gabeloel, Motoröl und Bremsflüssigkeiten wurden erneuert.

Einen Motor dieser Größenordnung in ein Doppelschleifenfahrgerüst einzubauen ohne den Lack zu beschädigen, gestaltet sich normalerweise als sehr schwierig. In diesem Fall wurde der Dreizylinder auf die linke Seite gelegt und der nackte Rahmen von oben auf die vorher montierten Silentblöcke abgesenkt, verschraubt und gemeinsam mit dem Motor aufgerichtet. Vielleicht ist es ein alter Hut für versierte Schrauber. Egal! Gönn dem kleinen Hobbyschrauber auch mal eine Freude.

Der restliche Zusammenbau der Laverda mit sauberen und lackierten Teilen, dazu neu verzinkte Schrauben und Muttern war wie Weihnachten vor 45 Jahren, als ich meinen ersten Trix-Stabilbaukasten geschenkt bekommen hatte.

Meine Wiederbelebungsmaßnahme war erfolgreich und die Laverda ist jetzt wieder mit ihrer ganzen urwüchsigen animalischen Kraft ausgestattet. Mein Bruder ist der neue Besitzer und er wird sie gut behandeln. Sie wurde behutsam auf eine artgerechte Haltung in der freien und gefährlichen Natur des Ems-Deltas vorbereitet.

Sie setzt ihre Duftmarken jetzt in Ostfriesland und wird dort ihr Revier verteidigen. Wenn das Gebrüll des Triples über die endlosen Weiten der Grünlandebene hallt, holen ängstliche Mütter ihre Kinder von der Straße. Japanische ausgleichswellenbestückte Antidive- und Antihoppingclutch-Motorräder trauen sich nicht aus der schützenden Garage vor Ehrfurcht und spielen verlegen mit ihren vier Ventilen. Arrogante rollende Münchner Einzimmerapartements (BMW LT) mit elektrisch höhenverstellbaren Ganzkörperwindabweisern, Sitz- und Griffheizung, verkriechen sich mit zitternden Flanken im Schatten einer Tankstelle.

Vor der Dorfdisco versammelte Platzhirsche der Streetfighterfraktion flüchten jaulend auf ihren 190er Slicks in alle Richtungen.

Dieses tierische Szenario gehört heute in die Rubrik „Ich wünsch mir was!“. Obwohl eine Laverda 1000 SFC auch mit zwanzig Jahren auf dem polierten Buckel noch Respekt einflößt und auf jedem Parkplatz ein „Hingucker“ ist. Wenn dann der gesamte Gasdurchsatz etwas offener gestaltet wurde, angefangen beim zu dünnen Schnorchel der Filterbox, über einen größeren 3-in-2 Verteiler zu den nachgerüsteten Slater-Rohren, (Schalldämpfer wäre die falsche Bezeichnung), entläßt der Dreizylinder einen unnachahmlichen deftigen Sound und wird auch zum „Hinhörer“. Die versprochenen 95 PS sind wahrscheinlich nur so zum vollzähligen Appell zu bewegen. Obwohl, das letzte Quentchen Leistung bei den Besitzern dieser seltenen Motorräder wohl nur am Rande von Bedeutung ist.

Deshalb ist es um so wichtiger im unteren Drehzahlbereich für einen geschmeidigen Motorlauf zu sorgen. Serienmäßig ist die Laverda mit einer elektronischen Zündanlage ausgestattet, die den Namen nicht verdient. Die „Elektronik“ bewirkt lediglich ein kontaktloses Zünden mit einer einstufigen Zündzeitpunktverstellung. Das daraus resultierende ruppige Benehmen bei niedrigen Drehzahlen, ist mit einer nachgerüsteten modernen digitalen Kennfeldzündanlage wie weggeblasen. Eine sinnvolle Maßnahme, die den Motor und die Nerven des Fahrers schont. Ein Dankeschön dem technischen Fortschritt.

Auch diese zuletzt gebaute 1000er Laverda will gehegt und gepflegt werden, braucht die ständige Zuwendung eines technisch versierten Fahrers!?! Dieses falsche Bild spukt in vielen Köpfen selbsternannter Spezialisten rum, die ihre Meinung oft von Hörensagen bilden.

Der „gemeine“ Laverdafahrer gehorcht einem inneren Zwang, sich mit dem Motorrad beschäftigen zu müssen. Er ist gerne in ihrer Nähe und schraubt hier und putzt da, aber bastelt auch manchmal zu viel, weil die Laverda ihm unterwegs etwas mitgeteilt hatte, was er nicht einordnen konnte. Ein Klappern hier und ein Scheppern dort. Bei der nächsten Fahrt tauchen wieder andere Geräusche auf! Ständig wird über undefinierbare Lebensäußerungen gefachsimpelt, die meistens völlig harmlos sind. Bei einem luftgekühlten Motor dieser Größe hört man eben mehr von der rotierenden Technik in Öl, als bei einem Triebwerk, welches mit einem dämpfenden Wassermantel umgeben ist.

Über fünfundzwanzig Jahre Langstreckenerfahrung auf Laverda-Twins haben mir die Erkenntnis gebracht, daß es sehr zuverlässige Motorräder sind. Diese Erfahrung übertrage ich ohne Abstriche auf

alle Dreizylinder-Modelle, die mit vergleichbarer solider „Landmaschinentechnik“ ausgestattet sind. Die obenbeschriebene Laverda 1000 SFC macht da keine Ausnahme.

Um diese letzte große Laverda mit ihrem eigenwilligen rustikalen Charakter noch verständlicher zu beschreiben, kann man sie am besten mit dem letzten luftgekühlten 911er Porsche vergleichen.

Beide Fahrzeugtypen waren in ihrer besten Zeit unschlagbar, das Motorkonzept wurde nie geändert und jeder hat einen unverwechselbaren Sound. Das gewöhnungsbedürftige Fahrverhalten kann als direkt, hart aber herzlich bezeichnet werden. Beide hinkten mit der Technik, der Leistung und den Komfortansprüchen jener Zeit hinterher. Der fest zupackende Fahrer muß bestimmend und fordernd sein. Hat man bei der Laverda mit einem knüppelhartem Fahrwerk und Widerstände bei der Bedienung zu kämpfen, trampelt man beim 911er auf vorsintflutliche stehende Pedale rum, um mit einem beherzten Tritt aufs Gas in einer Hundekurve, die Heckschleuder vor dem Abflug zu bewahren.

Beides sind Fahrmaschinen und keine schmusigen Geräte für den feinripptragenden Jeansbügler.

Woher kommt die Faszination, die solch ein Motorrad, wie z.B. unsere Laverda, auf einen meistens nüchternen und rational denkenden Menschen ausübt?

Ich weiß es jetzt! Es ist die Erinnerung! Jede Fahrt ist unauslöschlich auf die körpereigene Festplatte gespeichert. Jeder Meter ist lustvoll erkämpft. Wie beim Klavierspieler sind alle Extremitäten eingebunden, um im Konzert der drei (Tenöre) Zylinder den Takt vorzugeben. So etwas vergißt man nicht.

Jan-D. Oeljeschläger, Laverdafreunde Niederelbe