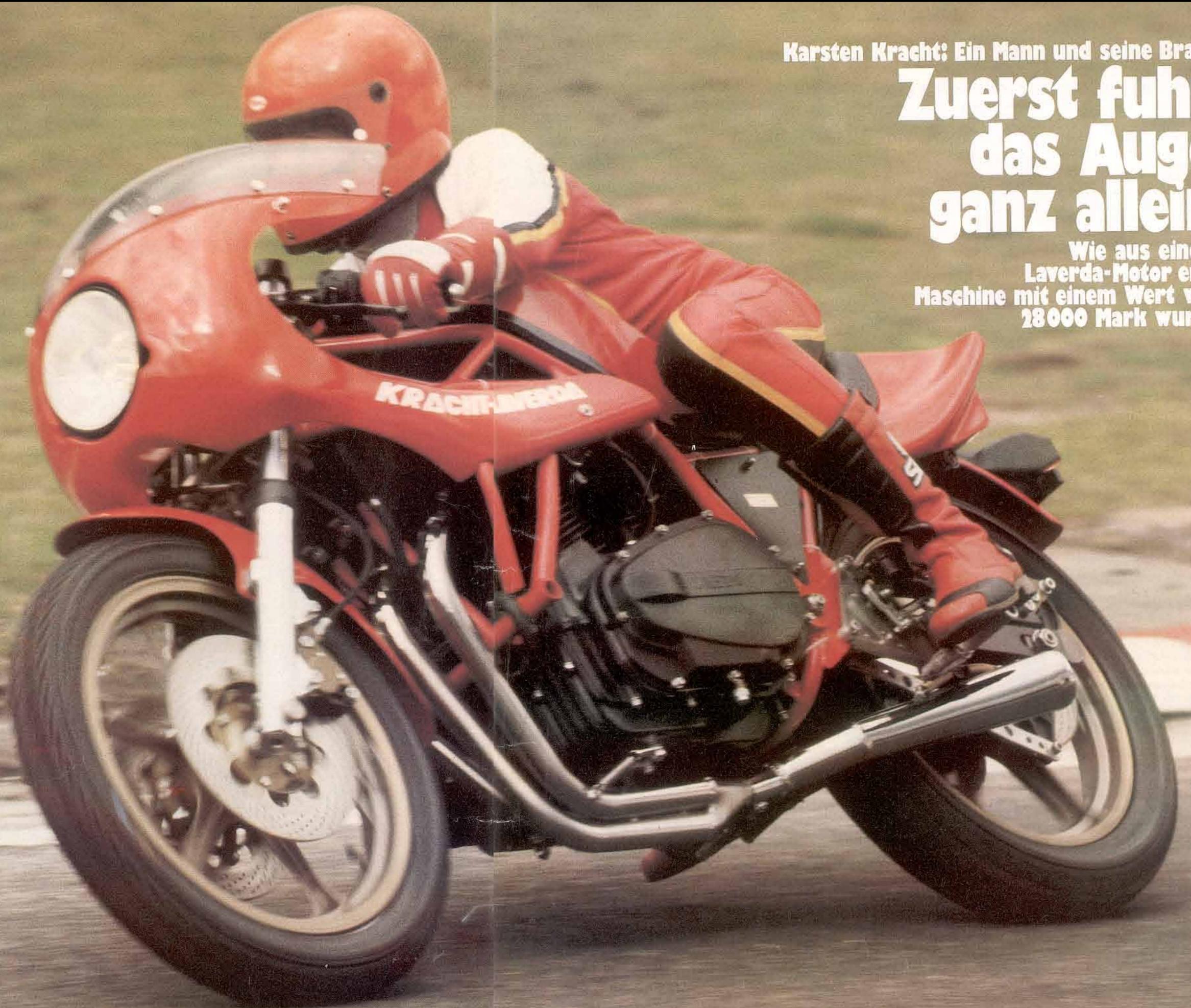


Karsten Kracht: Ein Mann und seine Braut

Zuerst fuhr das Auge ganz allein

Wie aus einem
Laverda-Motor eine
Maschine mit einem Wert von
28000 Mark wurde



Das Finish der
Kracht-Laverda,
die es nur in einem
Exemplar gibt, ist
makellos
ausgeführt.

VON NORBERT BAUER

Karsten Kracht aus dem Norden baute sich sein Traum-Motorrad mit einem italienischen Motor, natürlich.

Italienisch rot und mit einem Namen, den Feinschmecker auf der Zunge zergehen lassen wie eine südländische Köstlichkeit: Laverda.

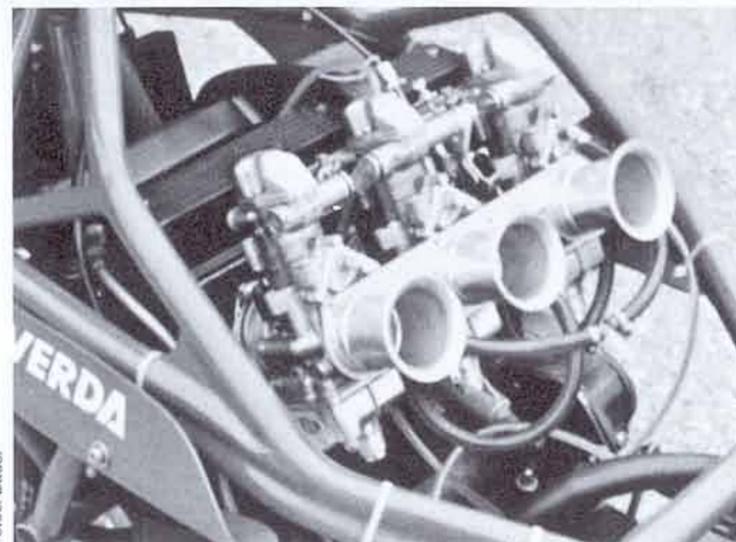
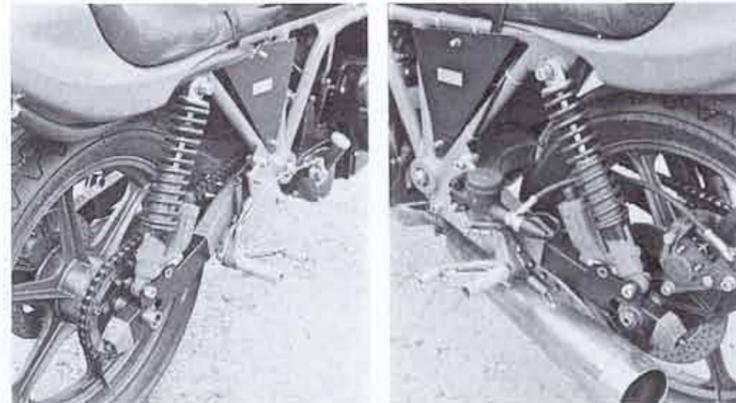
Keineswegs traditionsgebunden, jung und mit Maschinen, bei deren Anblick das Auge allein fährt: Laverda. Ein stolzer Zweizylinder mit dem unverkennbar sonoren Ton des parallelen Gleichläufers – erst mit 650, dann mit 750 Kubikzentimeter – war der bescheidene und doch mutige Vorstoß in die damals große Hubraumklasse.

Doch nicht genug: Vor vier Jahren brachte die Breganzer Firma eine Tausender. Ein sportlich aufgemachtes Motorrad, mit der eleganten italienischen Linie. Die Laverda-Mille: die schöne Signorina aus dem Süden. Ein Triebwerk, das aus der Reihe fiel und mit ungewöhnlichen Detaillösungen überraschte. Drei Zylinder mußten es sein, drei Zylinder und obendrein ein asymmetrischer Zündabstand.

Was war wohl aufsehenerregender – der annähernd volle Liter Hubraum oder diese Bauart? Aber auch hochkarätige Zutaten wurden geboten, klassisch und edel: Zwei obenliegende Nockenwellen betätigten über Tassenstößel die drei Ventilpaare. Darüber kann der wartungssensitive Ketten-Primärtrieb schon vergessen werden.

Dafür wartete die große Laverda wiederum mit Fahreigenschaften auf, die sich sehen lassen konnten. In einer Zeit, in der eine klobige 1200er Münch eine Traummaschine war und zu den kaum erreichbar hoch hängenden Trauben zählte, eine bockige 900er Kawa das Größte auf zwei Rädern, was aus Fernost anrollte, bot die Einliter-Laverda beachtliches Handling neben angemessenen Geradeauslaufqualitäten, wie es zu jener Zeit für einen Brocken dieses Kalibers kaum für möglich gehalten worden war.

Ein Motorrad also für Fans, die das Besondere lieben, die auf Exklusivität pochen und dabei gern ein paar lächerliche Unzu-



Fotos: Bauer

Durch den eckigen Tank sieht die Laverda mit dem Gitterrohr-Fahrwerk etwas bucklig aus. Die Federbeine sind direkt über der Achse angelenkt. Aus der Auspuffanlage bläst rennmäßiger Sound. Der Dreizylinder atmet ungefiltert durch drei offene Dellortos.

länglichkeiten in Kauf nehmen. Motorrad-Enthusiasten des alten Schlags, wie sie sich vor Jahren von Automobilisten ihres Hobbys wegen der Unvernunft bezichtigen ließen, ihre zweirädrige Braut liebten, hegten und pflegten und ihr nur das Beste vom Besten zukommen ließen, verbesserten und modernisierten, um letztlich ihre ganz persönliche Vorstellung von der metallenen Geliebten verwirklicht zu sehen.

Ein solcher Mann ist Karsten Kracht aus Bönebüttel bei Neumünster. Motorrad-Händler ist er von Beruf, noch keine 30 Jahre alt. Besonders spezialisiert auf italienische Marken. Er ist aber nicht der Typ, der Samstagmittag seinen Laden dicht macht und mit dem Auto ins Grüne rollt. Das Wochenende gehört seinen Motorrädern. Beruf ist bei ihm Hobby. Und wenn er nicht bei einer Zuvil am Start steht, wird die private Straßenmaschine bewegt.

Der Gitterrohrrahmen baut sehr breit

Als ausgesprochener Laverda-Fan besaß Kracht ein paar Jahre lang eine Tausender, die schließlich verkauft werden sollte. Der Motor dieser Maschine ging – wie er sagt – jedoch so auffallend gut, daß er ihn nur ungern hergeben mochte. So wurde schließlich ein Unfallmotorrad besorgt und dessen Triebwerk eingebaut. Untätig sitzen bleiben wollte der Norddeutsche auf seinem „geretteten“ Motor aber auch nicht. Der Plan, ein völlig neues Fahrwerk um den Laverda-Dreizylinder zu bauen, wurde gefaßt und mit Hilfe befreundeter italienischer Fahrwerkspezialisten in die Tat umgesetzt: Projektiert war der Neubau nun zunächst für den Einsatz bei Langstreckenrennen.

Maximale Verwindungssteifigkeit sollte der neue Rahmen bringen bei möglichst geringem Gewicht. Diese Forderungen sah das Team am ehesten durch einen Gitterrohrrahmen – ausgeführt als Brückenkonstruktion –



Das Super-Mofa Honda Young Camino VLC. Der technische Leckerbissen, den sich jeder leisten kann. Vom größten Motorradhersteller der Welt.

Da lernt man Fahren auf einfachste Art. Müheloses Starten, kein Schalten bergauf und im Verkehr. Und flott ist dieses Super-Mofa auch. Es bietet ein Optimum an Sicherheit und Komfort. Und robust ist alles bis zum „geht nicht mehr“.

Die Young Camino VLC hat deshalb die Honda 1-Jahres-Garantie. Ohne Kilometerbegrenzung – versteht sich.

Honda Young Camino VLC: 1-Zyl. 2-Takt-Motor, 49 cm³ 1,1 kW (1,5 PS), 25 km/h. Fliehkraftkupplung mit stufenloser Keilriemenautomatik, Fahrtrichtungsanzeiger, Bremsleuchte, Trommelbremse vorn und hinten, sportliche Sitzbank, Versicherungsgünstig, steuer- und fuhrerscheinfrei (ab 15 Jahre)

Das junge Motorrad Honda CB 50 J. Das Mokick mit der großen Honda 4-Takt-Technik. Und doch preisgünstiger, als viele Nur-2-Takt-Maschinen.

Sportlich im Aussehen und super in der Technik. Enorm wendig und spritzig in den Kurven. Honda hat viel getan, damit dieses Vergnügen perfekt wurde.

Angefangen vom 4-Takt-Motor, den kein anderes Mokick hat, und der Scheibenbremse vorn. Beim satten Klang der CB 50 J spürt man, was Honda kann. Nicht ohne Grund sieht man diesen Renner deshalb immer öfter.

Honda CB 50 J: 1-Zyl. 4-Takt-Motor, 49 cm³ 1,5 kW (2 PS), 4-Gang-Getriebe mit Fußschaltung, Kickstarter, mechanische Scheibenbremse vorn, Trommelbremse hinten, Höchstgeschwindigkeit 40 km/h. Versicherungsgünstig, steuerfrei, Führerscheinklasse 5.

Der Frechdax Honda CY 50. Der Riesenspaß auf dicken Rädern. Mit 4-Takt-Technik und der Ausstattung großer Motorräder. Doch trotzdem sehr erschwinglich.

Freches Styling auf dicken 10-Zoll-Rädern. Das ist der Riesenspaß für den Weg zur Schule, zur Arbeit oder ins Grüne.

Der Frechdax Honda CY 50 ist nicht zu schlagen in Eigenwilligkeit, Zuverlässigkeit und Komfort. Da macht ihm kein anderer „Dickbereifter“ etwas vor. Doch das Allerfrechste ist: Er ist wie alle jungen Honda's sparsam im Verbrauch und nicht teuer.

Honda CY 50: 1-Zyl. 4-Takt-Motor, 48 cm³ 1,5 kW (2 PS), 4-Gang-Getriebe mit Fußschaltung, Kickstarter, Höchstgeschwindigkeit 40 km/h. Versicherungsgünstig, steuerfrei, Führerscheinklasse 5.

Die jungen Honda's. Holt sie Euch. Vom größten Motorradhersteller der Welt.

HONDA

Honda Deutschland GmbH, Sprendlinger Landstr. 166, 6050 Offenbach/M, Tel. 0611/83091

Info-Coupon

Coupon ausschneiden, auf eine Postkarte kleben, 50 Pfg.-Briefmarke drauf – und einschicken an:

Ich interessiere mich für die Honda Young Camino VLC Name _____

Ich interessiere mich für das junge Motorrad Honda CB 50 J Straße _____

Honda Deutschland GmbH, Sprendlinger Landstraße 166, 6050 Offenbach/Main PLZ/Ort _____

Ich interessiere mich für den Frechdax Honda CY 50 Bitte senden Sie mir komplette Informationen. Mo. 07/79

erfüllt. Aus nahtlos gezogenem St 52-Stahlrohr – es muß durchaus nicht immer ein mit Chrom-Molybdän legierter Werkstoff sein – wurde das Gittergebilde buchstäblich um Zylinder und Zylinderkopf breit ausladend herumgebaut, wobei dem Motor ganz sicher eine mittragende Funktion zukommt. Auf den ersten Blick sieht das Fachwerk wie hartverlötet aus. Kracht verneint dies; vielmehr sei ein Teil der Schweißnähte „gut verschweißt ...“ Resultat des ganzen Bauaufwands soll ein gegenüber dem Original-Rahmen um beträchtliche vier Kilogramm niedrigeres Gewicht sein.

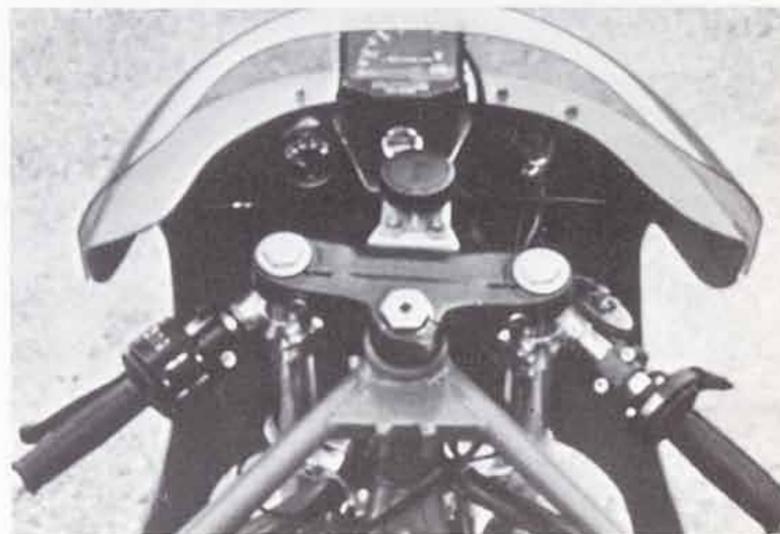
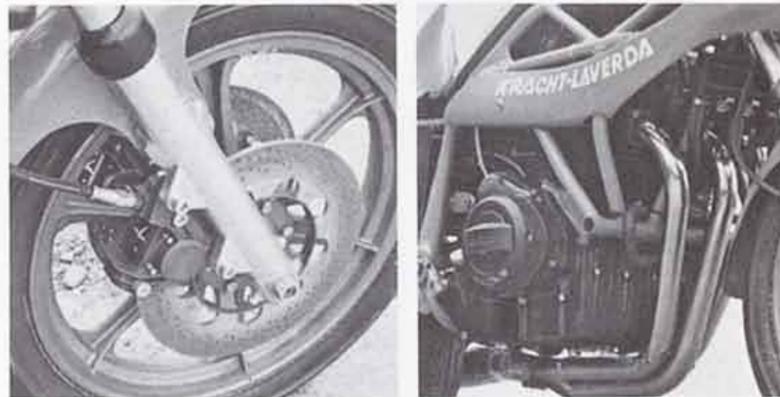
Gewichtersparnis lautete ohnehin eine der Devisen: Die Radachsen wurden aus einer Titanlegierung gefertigt, die Bremsanlage – vorn zwei, hinten eine Scheibe – stammt aus der „Serie d'Oro“, der goldenen Serie von Brembo. Diese goldfarbenen eloxierten Elektron-Bremszangen sind wirklich extrem leicht.

Triebwerksgewicht. So wurden die drei Graußuß-Zylinderlaufbuchsen gegen nikasilbeschichtete Alu-Buchsen getauscht, geschmiedete Mahle-Kolben und eine Albert-Nockenwelle eingebaut. Für vermehrten Gasdurchsatz sollen die von der Laverda SFC übernommenen größeren Ventile sorgen – natürlich in Verbindung mit offenen 36er Dell'Orto-Vergasern und einer nicht ganz leisen Drei-in-eins-Auspuffanlage.

Das Finish besorgten namhafte Firmen. In der Tat sind der handgefertigte 26 Liter fassende Alutank, die Verkleidung, die Höckersitzbank und die Lackierung makellos ausgeführt.

Anspringen mochte der aufgeblasene Dreizylinder in kaltem Zustand nicht besonders gern. Manchmal half sogar - Kracht gibt es selbst gern zu – nur Startpilot-Spray. Die Sitzposition wird als angenehm für den gedachten Zweck empfunden. Alles paßt genau für den 1,80 Me-

Das Gitterrohr-Fahrwerk ist steif und dabei auch leicht. Auch die Zutaten sind vom Besten.



Von unten wird der Motor in das Fahrwerk hineingehängt und dient der Versteifung. Sehr leicht sind die Brembo-Zangen aus der „Serie d'Oro“. Im spartanischen Cockpit ein Kröber-Drehzahlmesser und ein Ölthermometer. Bremsflüssigkeitsbehälter in der Mitte an der Gabelbrücke.

darauf hin, daß dieses Fahrwerk für hohe Geschwindigkeiten ausgelegt ist. Dennoch läßt sich das schwere Geschoß – mit leerem Tank zeigt die Waage 186 Kilogramm – mühelos von einer Schräglage in die andere werfen, zeigt es keinerlei Bösartigkeiten: An der Grenze der Bodenhaftung geht immer zuerst das Hinterrad weg, so daß dieser Fahrzustand kalkulierbar bleibt. Die Vorderradbremse erweist sich in Wirkung und Dosierbarkeit als ganz hervorragend, während die hintere nicht über guten Durchschnit hinauskommt.

Der Motor produziert muntere Vibrationen

Ab 2000 Touren produzierte der Motor brauchbare Leistung besitzt jedoch zwischen 4000 und 6000/min ein „Loch“, wo er das Futter verweigert und ers recht kein ordentliches Drehmoment ans Hinterrad liefert. Darüber allerdings macht sich dann die Leistungsspritze recht deutlich bemerkbar, die bis ungefähr 8000/min anhält – verbundet mit sich steigenden Vibrationen.

223,3 Kilometer pro Stunde konnten als Höchstgeschwindigkeit ermittelt werden, wobei die Kröber-Drehzahlmesser in fünften Gang 7100/min anzeigte. Bei richtiger Endübersetzung müßten gut 10 km/h mehr drin sein.

Karsten Kracht hat sich sein Traummotorrad geschaffen, und der Spaß soll um die 28000 Mark gekostet haben. Vielleicht wird er tatsächlich einmal damit am Start eines Langstreckenrennens stehen – aber nur vielleicht meint er selbst. Eine kleine Serie wird er jedenfalls nicht auflegen und zu kaufen wird dieses Einzelstück auch nicht sein.

Warum also diskutieren über den an der Verkleidung haken den Gaszug oder die als Lenkschlag fungierenden Fahrerdaumen? Schließlich läßt man sich bei einem kulinarischen italienischen Menü durch ein Haar in Teller auch nicht den Appetit verderben.

mo 7/79		
So schnell ist die Kracht-Laverda		
Beschleunigung	Kracht-Laverda	Serien-Laverda 1200
0-50 km/h in	2,1 s	2,0 s
0-80 km/h in	3,4 s	3,7 s
0-100 km/h in	5,2 s	5,1 s
0-130 km/h in	7,2 s	7,8 s
0-150 km/h in	9,0 s	10,2 s
0-180 km/h in	14,5 s	16,3 s
0-200 km/h in	21,1 s	
400 Meter in	12,7 s	13,3 s
1000 Meter in	24,0 s	27,5 s
Höchstgeschwindigkeit sitzend		194,6 km/h
entspr. Drehzahl		6970/min
liegend	223,3 km/h	206,9 km/h
entspr. Drehzahl	7129/min	7410/min
Endübersetzung	Z 36/19	Z 34/16

Die Ceriani-Gabel mit 38er Standrohren bewegt sich ebenso wie die selbstgebaute Kastenschwinge in Kegelrollenlagern. Die fünffach verstellbaren Federbeine kommen von Marzocchi. Die Michelin-bereiften Sechspeichen-Gußräder schließlich – vorn S 41, hinten TV 10 – wurden vom italienischen Hersteller EPS bezogen.

Dieses für Karsten Kracht optimale Fahrwerk schien jetzt selbst für den besonders gut gehenden Serien-Laverdamotor zu schade. Mehr Leistung war gefragt, wiederum bei verringertem

ter-Mann, nur die hinteren Kanten des langen Tanks drücken sich ekelhaft in die Oberschenkel. Widerwillig läßt sich der erste Gang einlegen. Das nur sechs Millimeter dicke Schaltgestänge – Verbindung zwischen weit zurückverlegtem Schalthebel und Getriebe – gibt leicht nach und ist nicht immer in der Lage, den vom Fuß erteilten Befehl exakt an den ohnehin schwergängigen Schaltmechanismus zu übermitteln.

Sanfte Schlangenlinien beim Anrollen signalisieren langen Vorderrad-Nachlauf, deuten

Junge Jahre Vespa Jahre



Denn Vespa-Fahren erhält jung

und ist bequem, elegant und wirtschaftlich. Vespa-Roller der „Neuen Linie“ von 125 bis 200 ccm bieten bei erstaunlich niedrigen Anschaffungskosten eine exzellente Technik: selbsttragende Karosserie, Direktantrieb, Drehschiebermotor 1:50, freier Durchstieg, untereinander austauschbare Räder,

völlig neuartige Vorderradaufhängung und integrierte 4-fach-Blinklichtanlage. Nähere Informationen über die ne Vespa-Modelle P 125 X, P 150 X und P 200 E erhalten Sie beim Zweirad-Fachhandel. Oder verlangen Sie Vespa-Gratiskatalog per Postkarte. Vespa GmbH, Postf. 102567, 8900 Augsburg

vespa