

MOTORRAD LAVERDA 100 SPORT





# DAMEN SATTEL

Im Weinbaugebiet Breganze liefert Laverda seit über 140 Jahren Landmaschinen. Keine Frage, dass auch die ersten Motorräder wie die 100 Sport reiche Ernte einfuhren – im Rennsport wie in der Gunst der Käufer



**D**esignerin Silpa Seitz weiß südländische Feinkost wie die schmucke Laverda zu schätzen: „Ihre Form gefällt mir, besonders die Schönheit im Detail. Wie der Pfeil der Ganganzeige, der Tankverschluss oder das Logo in den Fußrastengummis.“ Sie fährt sowieso häufig mit ihrer Vespa zur Arbeit und freut sich nun über eine genussvolle Runde mit der Laverda. „Für mich ist so ein Motorrad ideal“, lacht sie. „Das kann ich alleine rumheben, ist ja leichter als meine Vespa.“ Denn der kleine Viertakter wiegt fahrfertig nur rund 80 Kilo, wirkt so leicht wie ein Gläschen *Brigoso rosso* zu Antipasti.

Auf so einem *Motoleggera*, dem italienischen Leichtmotorrad, pilgerten in den fünfziger Jahren ganze Familien ins Grüne zum Picknick. Die Volksbewegung machte mobil, und im Alltag klemmten sich viele Hausfrauen auf den Sattel zwischen Bambini und Ein-

kaufstaschen. Bauern transportierten quiekende Ferkel zum Markt, während die Arbeiter im Blaumann zur Fabrik schnurrten. Halbstarke mit pomadigem Haar und offenem Hemd umrundeten die *Gelateria* wie Remo Venturi die *Parabolica*, frisch Verliebte rollten heimlich zum Strand. Padres fädelten sich voller Gottvertrauen durch den Verkehr, mit einer Hand am Lenker und mit der anderen ihren *Cappello* festhaltend. Über all diesem städtischen Gezwusel läuteten die Kirchenglocken, und aus irgendeinem geöffneten Fenster schmetterte Mario Lanzas „O sole mio“ vom Plättenteller. Nicht zuletzt uns Deutsche zog es ja magisch über die Alpen in dieses reizvolle Land, wo allein von der Vespa schnell über eine Million summten. Einsteiger wie Piaggio fütterten jetzt zu Dutzenden einen hungrigen Markt, den die etablierten Anbieter wie Garelli oder Moto Guzzi nicht zu sättigen vermochten.

So wie bei uns das 50-Kubik-Moped zur Institution wurde, bildeten die Motoleggera eine italienische Spezialität.

Da hatte auch Francesco Laverda nicht tatenlos zusehen wollen. Wenn seine Familie schon seit 1873 Landmaschinen herstellte und sogar 1934 den ersten italienischen Mähdrescher angeboten hatte, dann konnten diese gefragten Winzlinge ja kein Problem sein. Also baute er zunächst in einer Ecke des angestammten Werks eine handvoll Versuchsmotorräder, und gründete dann 1949 die Firma Moto Laverda. Dafür setzte er auf den Vierzylinder, wie die Mitbewerber Capriolo, Ducati, Gilera oder Motom, während in Deutschland ja vorrangig Zweitakter von Adler bis Zündapp für Kleinmotorisierung sorgten. Und so wie bei uns das Moped bis 50 Kubik und 40 km/h zur Institution wurde, bildeten Motoren bis 75 ccm und drei PS eine italienische Spezialität.

Also schickte der Neuling zuerst seine Laverda 75 ins Rennen. Das galt durchaus wörtlich: Denn ein Werks-team startete schon 1951 bei dem ungemein populären Langstreckenrennen Milano-Taranto, und brachte alle Maschinen nach über 1400 Kilometern ins Ziel. Im folgenden Jahr beleg-

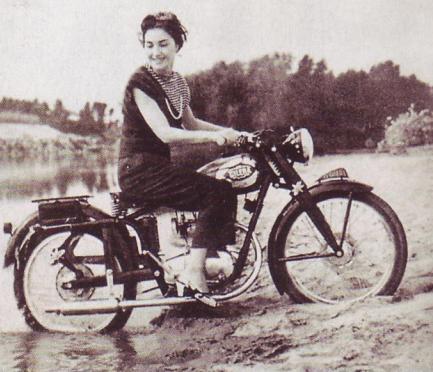
ten die kleinen Laverda dann die ersten fünf Plätze dieser Kategorie. Im Jahr drauf die ersten 14 Plätze – mama mia! Und beim *Motogiro d'Italia*, satte 3.000 Kilometer lang, zauberte Guido Mariani einen neuen Rekorddurchschnitt von 81,5 km/h aus dem Einzylinder, der mit seinen brüllenden Brüdern die ersten zehn Plätze besetzte: So schnell trennt sich die Spreu vom Weizen. Schließlich mähte ab 1954 die neue Laverda 100 über die Kontrahenten, erreichte bei der Hatz von Mailand nach Tarent die ersten acht Plätze und war zwei Jahre später mit einem Schnitt von 94,3 km/h sogar schneller als die 500er!

**Dort schaffte Klassensieger** Moto Guzzi nämlich nur knapp 90 Klamotten Durchschnittstempo, und den Gesamtsieg holten inzwischen Kampfdackel wie die Mondial 175.

Gut abgehängt: Am ansonsten komplett restaurierten Motorrad ist die Händlerplakette der Fratelli Raffaini in Parma original erhalten geblieben.

Während diese aber mit teurer Renntechnik wie obenliegender Nockenwelle aufwartete, spottete die Laverda mit ihrer simplen Stoßstangen-Steuerung und parallelen Ventilen jedem Leistungswahn und steckte dafür 14 Stunden Dauervollgas bei 40 Grad im Schatten klaglos weg.

Das Radio berichtete im ganzen Land von diesen Langstreckenrennen, *La Gazzetta dello Sport* sowieso. Und so genügten schon 6,5 PS, um italienische Herzen zu erobern und besonders die Papas auf den Geschmack zu bringen. Zumal die hübsche Laverda für 176.000 Lire die Haushaltsskasse spürbar weniger belastete als eine kaum schnellere 250er Guzzi Airone für mehr als das Doppelte. Vor dem Krieg war ein Motoleggera bis 175 Kubikzentimeter sogar zulassungs- und völlig steuerfrei. Dieses Privileg endete zwar 1948, doch blieben die Hubraumklassen bis

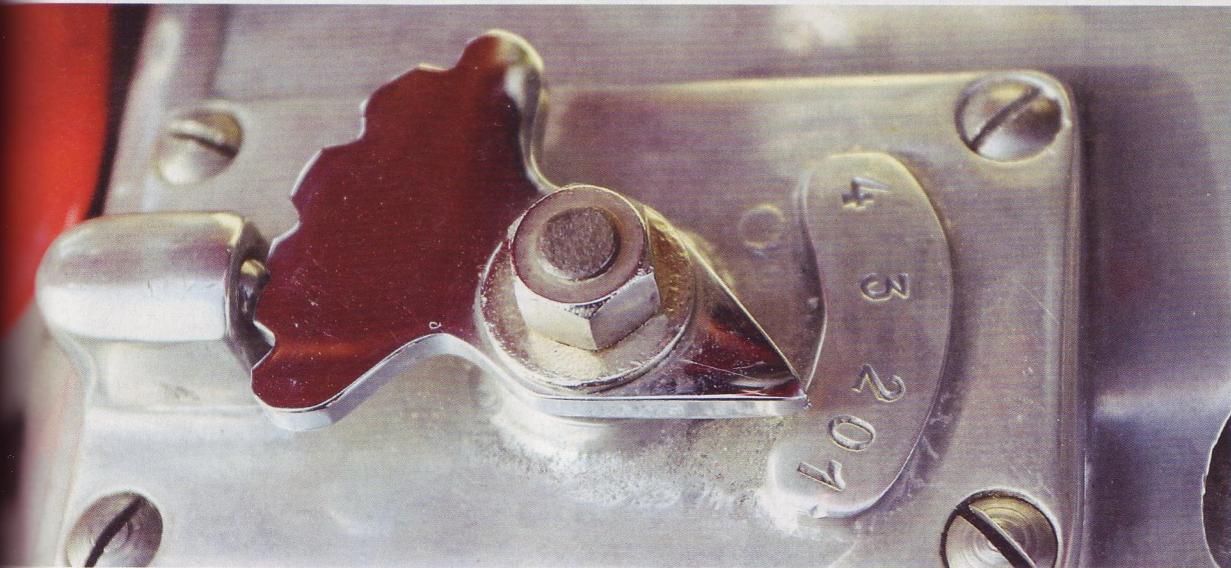
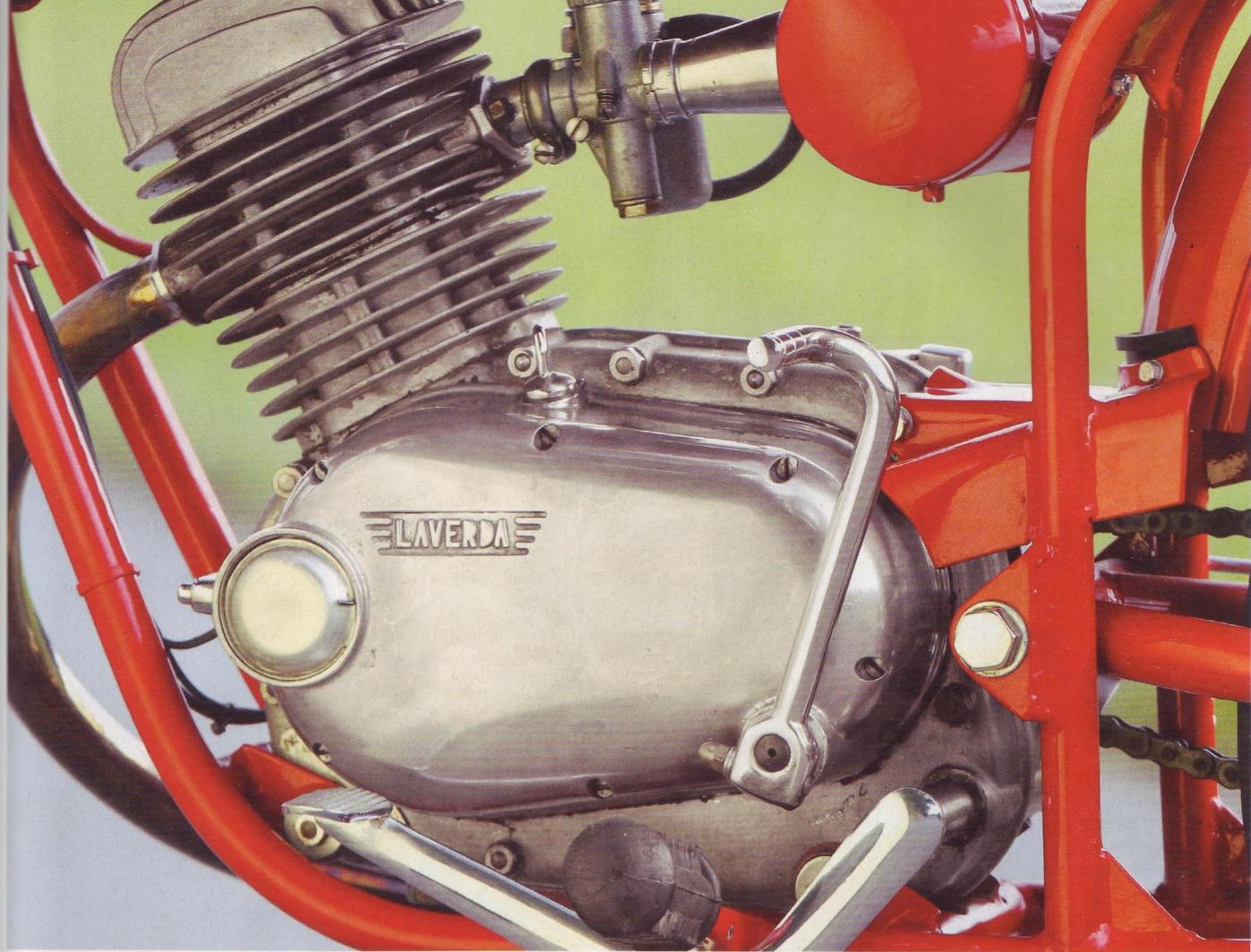


## Im Damensattel

**Benelli Letizia 98, Ducati Cavallino 98 oder Moto Guzzi Zigolo 98** – die Reihe in der populären Hubraumklasse ließe sich beliebig fortsetzen. Auch die legendäre Vespa begann mit 98 Kubik. Und sie förderte enorm die Popularität des leichten Zweirads unter Frauen, zumal viele nach dem Krieg die Männerrolle mit übernehmen mussten. Schon 1950 wurde die erste weibliche Sternfahrt, *Raduno Femminile*, am Lago Maggiore veranstaltet. Einige Hersteller umwarben gezielt die Damenwelt, gurrten Slogans wie: „Das schönere Leichtmotorrad“ oder „Spielend leicht zu fahren“. Die Italienerinnen fuhren nicht mehr nur als Sozia züchtig im Damensitz.



Gut 100 km/h stecken in der zierlichen Maschine. Die Rennversion schlug bei den traditionellen Langstreckenfahrten sogar 500er!



Simpel, aber standfest: das 100 Kubik-Triebwerk mit parallel hängenden Ventilen. Den guten Namen mit Füßen getreten: Laverda-Schriftzug im Gummi der Fußrasten. Zählwerk: der glänzende Ganganzeiger auf dem Getriebe

75, 100 und 125 ccm Italiens beliebteste Mas- senmotorisierung, da bereits 16-Jährige sie zu Minimalkosten genießen durften. Und weil die Motorbienen leicht und einfach zu bedienen waren, gefielen sie eben auch den Damen.

**Lässt sich doch selbst** die hier gezeigte Laverda 100 Sport rauf wie runter mit der Schuhsohle schalten, da bleibt die Oberseite immer blank gewienert. „Dieses Modell unterscheidet sich durch sein Viergang-Getriebe von der Version Turismo mit nur drei Gängen“, weiß Michael Stöcker, der die Sportlerin restaurierte. „Außerdem hat der Motor sagenhafte zwei PS mehr.“ Da gehören ein flacher Lenker und eine Sitzbank mit kleinem Heckbürtzel selbstredend serienmäßig dazu. „Für mich genau das Richtige“,

schmunzelt Silpa Seitz. „Denn ich mag's sportlich und reize gern die Grenzen aus. Bei einem großen Motorrad wäre das gefährlich...“

Also lieber diesen kleinen Einzylinder mit dem wohlgeformten Kickstarter motiviert, und schon brummt der Vier- takter gut gelaunt wie Adriano Celentano. *Una festa siu prati*, ein Straßenfest lockt über Wiesen und Auen. Hurtig durchs viergängige Menü gesteppert und wie mit Siebenmeilenstiefeln durch die Täler geeilt. Vor der Nase zittert sich die Tachonadel über 100, während zwischen den Waden der Motor jeden Schmerz erträgt. Je stärker ausgepresst, desto entspannter schnurrt der

94,8

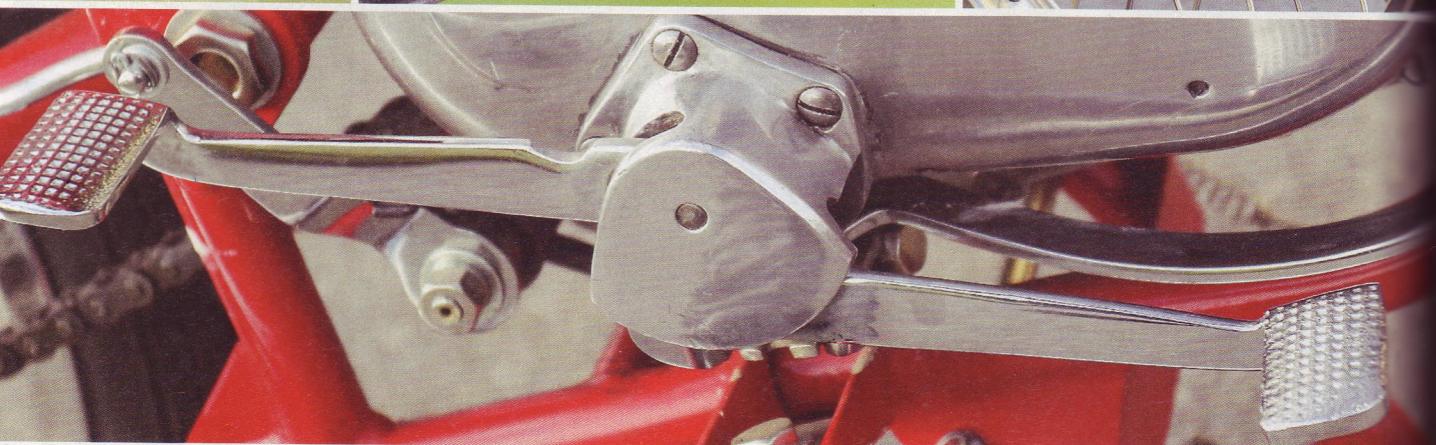
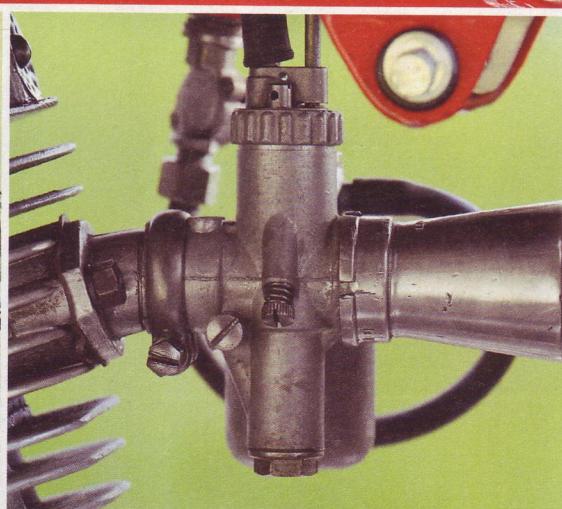
KM/H

war nicht etwa das Spitzentempo, sondern die Durchschnittsgeschwindigkeit über hunderte von Kilometern bei den großen italienischen Fernfahrten

sticht durch angenehmen Nachhall. *Salute, Francesco!*

TEXT Stephan H. Schneider  
FOTOS Holger Neu, Archiv  
redaktion@oldtimer-markt.de

Ob Schnellverschluss am Tank, offener 16er Dell'Orto-Ver gaser oder Schalt wippe: An der kleinen Maschine erfreuen zahlreiche Details das Auge



Frechdachs. Was für ein Erlebnis, wenn legales Tempo und Drehzahl gemeinsam den Höhepunkt erreichen. So entsteht beglückendes Vertrauen in Landmaschinenmechanik, die auf Ventile drischt, um einen herzhaften Happen zu bereiten.

Für einen kleinen Frühshoppen an Sahnestrecke bildet dieser *Breganze rosso* einfach den idealen Begleiter, belebt mit südlichem Aroma und be-



## TECHNISCHE DATEN

### LAVERDA 100 SPORT

#### Motor

Luftgekühlter Einzylinder-Viertakter

#### Hubraum

99 ccm

**PS bei U/min**  
6,5 bei 7000

#### Antrieb

Vier Gänge; Kette zum Hinterrad

#### Fahrwerk

Doppelschleifenrahmen; Telegabel; Zweiarm-schwinge mit zwei Federbeinen

**Trockengewicht**  
73 kg

**Vmax**  
100 km/h

Silpa Seitz weiß südländische Feinkost wie die schmucke Laverda zu schätzen: „Die ist ja leichter als meine Vespa!“ 73 Kilo Trockengewicht nach italienischem CUNA-Standard – macht rund 80 bis 84 Kilo vollgetankt und mit einem Liter Öl