



Teil II

Trio Grande

Mit ihren markanten „Drillingen“ setzte Laverda Maßstäbe

Kamen im ersten Teil unserer Laverda-Firmengeschichte die frühen Ein- und Zweizylinder zu Wort, so gehört der zweite Teil den wahren Muscle-Bikes. Ein voller Liter Hubraum (und mehr) sowie das unverwechselbare Dreizylinder-Triebwerk wurden in den siebziger Jahren zum Markenzeichen der kernigen Italo-Bikes.

Anfang der siebziger Jahre hatte eine gewaltige Wuchtbrumme die Rolle des Laverda-Flaggschiffs übernommen: Die dreizylindrige 1000er war die logische Ergänzung der Twins nach oben. Luciano Zen hatte bereits 1969 unter Verwendung diverser 650er-Teile einen Drilling gestrickt, der zwar wunderschön lief, aber nach seiner Meinung zu schwer und zu schwach war. Der Prototyp wies Bohrung und Hub der 650er auf und besaß eine obenliegende Nockenwelle. Er stand im gleichen Jahr auf dem Mailänder Salon, verschwand aber anschließend wieder in der Versenkung. 1973 bezog Laverda ein neues, größeres Fabrikgebäude und präsentierte die Serien-Dreizylinder 1000 3 C erneut. Die mit SF-1-Trommelbremsen und Drahtspeichenrädern ausgerüsteten 3 C besaßen nun zwei obenliegende Nockenwellen, die über Tassentößel die Ventile betätigten.

Markantestes Detail war die Kurbelwelle, deren mittlerer Hubzapfen um 180 Grad versetzt war, und nicht – wie die „Drillinge“ der Konkurrenz – mit einem symmetrischen Versatz von 120 Grad arbeitete. Nockenwellen und Getriebe waren über Ketten mit dem Kurbeltrieb verbunden, das Getriebe hielt fünf sport-

lich gestufte Gänge parat. Zum Hinterrad war „selbstverständlich“ auch ein offener Kettentrieb montiert. Als Rahmen fungierte eine Doppelschleifenkonstruktion aus rundem Stahlrohr, die stählerne Hinterradschwinge war in Bronzebuchsen gelagert. Die Federelemente stammten von Ceriani, und die Räder mit Borrani-Hochschulterfelgen trugen die Laverda-Duplex-Stopper im Hinterrad und doppelte Brembo-Scheibenbremsen am Vorderrad. Ein Elek-

trostarter war in dieser Fahrzeugklasse mittlerweile obligatorisch, Lenkerschalter und Instrumente stammten aus Japan, Hebeleien und der verstellbare Sportlenker von Tommaselli. Der 78 DIN-PS starke Motor mit seinen drei 32er Dell-Orto-Vergasern nuckelte allerdings runde sieben Liter aus dem 19-Liter-Tank, so daß sich der Aktionsradius auf gute 250 Kilometer, also weniger als bei den Twins, beschränkte. Bis die ersten Serienmaschinen in Kundenhände ka-





Die Einliter-Laverdas gehörten seinerzeit zu den kräftigsten Serienmaschinen, die es zu kaufen gab. Noch drei Jahre nach ihrem Debüt distanzierte die schnelle Jota ihre Konkurrentinnen.



Lichtmaschine leistete zunächst 100 Watt und wurde sukzessive auf 150 Watt gesteigert, was für eine Maschine mit Elektrostarter nicht gerade üppig war. 1976 erschien die 1000 3 CL mit Gußrädern, Scheibenbremse am Hinterrad und einer Bank mit Kunststoffbürzel. Gleichzeitig erschien die Jota, eine schärfere Version der 1000 3 CL, die auf Kosten des Durchzugs aus niedrigen Drehzahlen im hohen Drehzahlbereich barbarisch Leistung an das 4.00 V 18 bereifte Hinterrad schaufelte. Die Jota zog das Interesse der Fans komplett auf sich, auch wenn die wenigsten die gewaltige Kraft von deutlich über 80 PS auf die Straße brachten.

Das störte bei Laverda niemanden, man wollte dem „Affen noch mehr Zucker geben“ und mit Hilfe dreier Kolben und Zylinder der 750er Twin eine 1200er bauen. 1979 hatten die Laverda-Techniker den Dreizylinder von 75 auf 80 Millimeter aufgebohrt, so daß nun 1130 ccm Hubraum zu vermelden waren. Detailänderungen am neuen Big Bike schufen Praxisnähe: Schräger angestellte Federbeine und eine Marzocchi-Gabel sorgten für mehr Komfort, eine 3/4-mal-3/8-Sekundärkette für weniger Wartung. 86 DIN-PS bei 7350 U/min und mehr als 9,2 mkg Drehmoment bei 6000 U/min klassifizierten die 1200 als Kraftmeier auf zwei Rädern.

Eine heute fast vergessene Episode war Laverdas Versuch, in der hart umkämpften Mittelklasse Fuß zu fassen. Bereits Ende 1975 wurde dem Publikum – wie üblich auf dem Mailänder Salon – der Prototyp eines Halbblitertwins gezeigt, der mit zwei obenliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder auf hohe Leistung hin konzipiert war. Erst zwei Jahre später war die 500er Laverda, Alpino getauft, im Handel. 44 PS bei 7800 U/min aus 72 Millimeter Bohrung und 61 Millimeter Hub hörten sich recht überzeugend an. Dazu gab's ein

men, vergingen jedoch noch mehrere Monate. Die Presse war voll des Lobes über die fahrdynamisch stabile, trotz 247 Kilogramm handliche und enorm kräftige Maschine. Zu mäkeln gab es wenig, außer der zu harten Federung, der mickrigen Sitzbank und der schwergängigen Kupplung. Komfortmängel, die der großen Laverda den Ruf eines Motorrad für harte Männer einbrachten. Die Elektrik schien die Achillesferse zu sein. Bei der Kundschaft erwies sich

die damals neu entwickelte elektronische Zündanlage von Bosch als nicht ausgereift. Feuchtigkeit setzte Verbindern und Black Box zu, so daß Ausfälle nicht selten waren. Überhaupt zogen sich Defekte an der Elektrik wie ein roter Faden durch die Bauzeit der Dreizylinder. Durchgeschweuerte Kabel und defekte Relais zwangen auch die Dauertestmaschine von *Das Motorrad* zu Werkstattaufenthalten. Reserven besaß das Stromnetz auch kaum: Die Bosch-

LAVERDA



Es lebe die Zubehör-Industrie: Kaum eine Maschine blieb im Serienzustand. Doch alle großen Laverdas hatten eines gemeinsam: Ihre Optik blieb stets „sportlich-maskulin“!



Die Halbliter-Zweizylindermaschine atmet durch 32-Millimeter-Dell-Orto-Vergaser.



Die 500er Alpino war zweifellos ein gutes Motorrad ohne Schrullen oder Probleme, doch die billige japanische Konkurrenz verhinderte ihren Markterfolg.

spurstabiles und handliches Fahrwerk neben den hochwertigen Laverda-Ausstattungsdetails wie E-Starter, Gußräder, japanische Schalter und

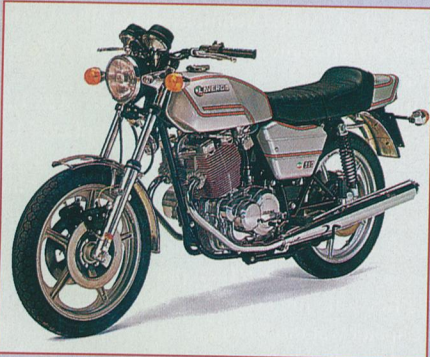
Instrumente, italienische Fahrwerkskomponenten und der Bosch-Elektrik. Ein modisches Zugeständnis war eindeutig das Sechsganggetrie-



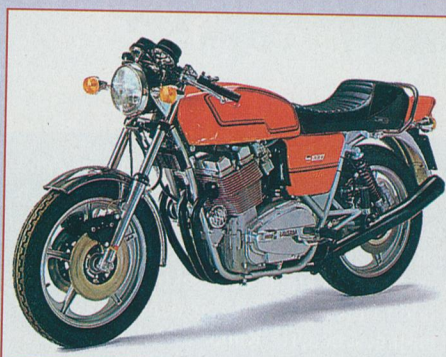
Stil der frühen Jahre: Trommelbremsen in Drahtspeichenrädern und Schlaghosen-Modellen.

be. Die Optik war weniger markant als die der großen Modelle aber flott und gefällig ohne übertrieben modisch zu wirken. Dennoch wurde die Maschine kein Bestseller, woran in erster Linie ihr relativ hoher Preis schuld war. 6300 Mark reichten auch, um eine japanische Vierzylindermaschine mit einigen Mehr-PS kaufen zu können. Eine Yamaha RD 400, die ähnliche Fahrleistungen bot, war knapp 2000 Mark billiger. Ein ähnliches Schicksal wider-

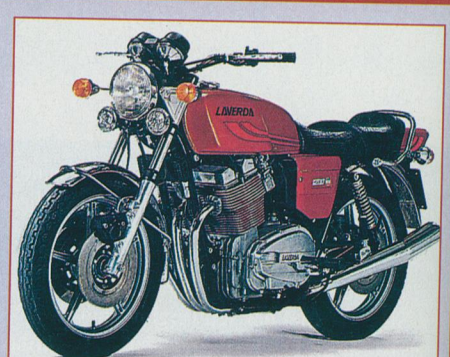
Laverdas „Kraftmeier“-Riege aus den Siebzigern



Schneller Zwilling: In Italien war die Alpino auch als 350er im Programm.



Klassisches „Naked Bike“: Die Tausender galt in den Siebzigern als die Männer-Maschine.



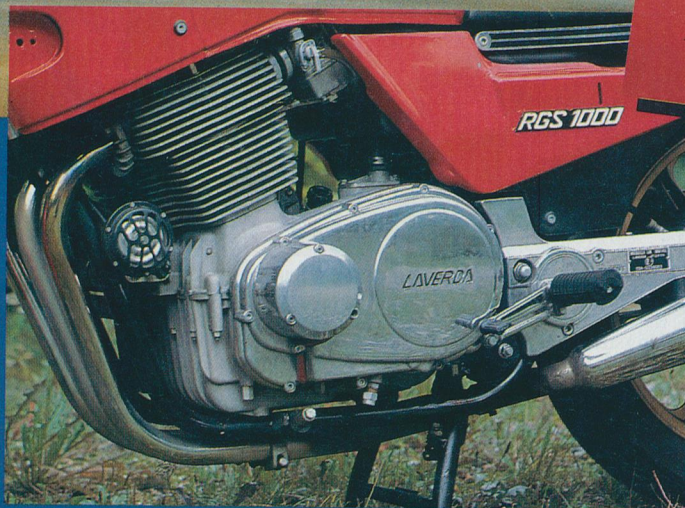
1977/78 wuchs die Einlitermaschine zur 1200er. Die Biker freuten sich über „noch mehr Dampf“.



Die 91 PS starke 1000 RGS war eingefleischten Laverda-Fans schon zu Hause, zu kultiviert und zu verkleidet. Dem deutschen TÜV hingegen war sie immer noch zu laut, was hierzulande die Leistung auf „kümmerliche“ 83 PS stützte.

Der 350er-Variante (60 Millimeter Bohrung) der Alpino, die außerhalb Italiens kaum angeboten wurde. Auf dem heimischen Markt saß sie gegenüber der Moto Guzzi V 35 und der Morini 3 1/2 einen Preisvorteil von nahezu 30 Prozent. Dennoch wurden in fünf Jahren lediglich 683 Stück gebaut.

Auf Basis der Alpino entwickelten die leistungshungrigen Techniker rasch die Alpino, die mit ihren 52 PS die Fans betörte. Ende der Siebziger kamen die Markencups für den Rennstrecken-Nachwuchs groß in Mode. Auch Laverda wollte da nicht zurückstehen und entwickelte aus der Alpino S die Formula 500, mit der sich junge Piloten in Italien, England und der BRD um den Laverda Cup balgten. Für England entstand nach Ideen des rührigen Importeurs Slater auf Basis der Alpino S die Montecarlo, eine zulassungsfähige Sportmaschine, die groß auf Rennstrecken und Landstraßen für Sportler versprach. Daneben gab es einige ande-



re Laverdas, die deutsche Motorradfahrer hierzulande nicht zu Gesicht bekommen. Neben den vergessenen 250er Zweitaktenduros 2 TR und Chott, von denen ab 1975 circa 5000 Stück produziert wurden, lieferte Husquarna von 1977 bis 1980 125er und 250er Zweitaktaggregate, die von Laverda in eigene Geländesportmaschinen eingebaut wurden, und den vielschichtigen italienischen Markt um circa 2000 Exemplare bereicherten.

Motoren bezogen die Norditaliener ebenfalls von Zündapp. Mit diesen auch als Zündapp auf den Motorseitendeckeln gekennzeichneten Zweitaktern baute Laverda ein Mokick namens Pippo, das der Zündapp C 50 verblüffend ähnlich sah. Dazu gesellte sich zunächst eine fahrdwindgekühlte 125er, die später, wie bei den Münchnern, von einer flüssigkeitsgekühlten LZ 125 abgelöst wurden. Der Liefervertrag für die deutschen Zweitakter enthielt eine Klausel, die Laverda die Lieferung in die deutschsprachigen Länder BRD, Österreich und Schweiz untersagte. Mitte der Achtziger, nachdem Zündapp die Segel gestrichen hatte, baute Laverda für den großen heimischen 125er-Markt einen zweitaktenden Soft-Chopper namens Sabbia und eine Sportmaschine LB 125 mit eigenem Triebwerk. Mit der LB raufte italienische Youngster im Markencup „Trofeo Laverda“ um den Sieg. 1986 bis 1989 erschien als Nachfolger der LB 125 die 125 Lesmo, die mit etwas mehr Leistung und modischem 16 Zoll-Outfit aufwarten konnte. Die kleinen Laverdas blieben durch ihre hohen Preise Ausnahmeerscheinungen, das Geschäft machten Aprilia und Gilera.

In der großen Klasse war man auch nicht untätig gewesen und modifizierte kräftig: 1979 erhielt die Jota eine auf 38 Millimeter Standardrohrdurchmesser vergrößerte Gabel und wurde aus Geräuschgründen von Wälz- auf Gleitlager an der Kurbelwelle umgerüstet. Doch die so gebauten Motoren erwiesen sich als kurzlebig, und zum ersten Male gab es bei Laverda Kurbelwellenprobleme. 1980 erhielt die Jota-Baureihe eine voluminöse Halbverkleidung und zurückverlegte Fahrerfußrasten. Die Modellpflege half wenig dagegen, daß auch diese Laverda bedroht war, von der Konkurrenz überrundet zu werden. Komfort- und Verarbeitungsmängel mußten von Laverda beseitigt werden, wollte man die Maschine noch eine Weile verkaufen. 1982 änderte das Werk die Kurbelwellenkörperung auf übliche 120 Grad und hängte den Motor in Silentblöcke, mit dem

chigen Länder BRD, Österreich und Schweiz untersagte. Mitte der Achtziger, nachdem Zündapp die Segel gestrichen hatte, baute Laverda für den großen heimischen 125er-Markt einen zweitaktenden Soft-Chopper namens Sabbia und eine Sportmaschine LB 125 mit eigenem Triebwerk. Mit der LB raufte italienische Youngster im Markencup „Trofeo Laverda“ um den Sieg. 1986 bis 1989 erschien als Nachfolger der LB 125 die 125 Lesmo, die mit etwas mehr Leistung und modischem 16 Zoll-Outfit aufwarten konnte. Die kleinen Laverdas blieben durch ihre hohen Preise Ausnahmeerscheinungen, das Geschäft machten Aprilia und Gilera.

RGS 1000

Das Wundertier: Laverda V6

Die Laverda-Sechszylinder gehört zu den sagenumwobenen Geräten, die auch noch 17 Jahre nach ihrem großen Auftritt nichts von ihrem faszinierendem Mythos eingebüßt haben. Dabei verdankt das rare Stück seine Entstehung einem Zufall: Giulio Alfieri war technischer Direktor bei Maserati, als der Hersteller italienischer Nobelsportwagen 1975 vom Industriellen De Tomaso aufgekauft wurde. Dieser setzte Alfieri an die frische Luft. Alfieri hatte die Konstruktion eines flüssigkeitsgekühlten V6 mit 90 Grad Zylinderwinkel fertig und rannte mit diesem Konzept bei Laverda offene Türen ein, als er dort vorstellig wurde. Massimo und Luciano Zen war es Mitte der siebziger Jahre klar geworden, daß die bisherigen Konstruktionen ausgereizt waren und man Erfahrungen mit Mehrzylinderaggregaten, Wellenantrieb, elektronischen Zündanlagen und Mehrventiltechnik sammeln müsse.

Das Ergebnis der Zusammenarbeit rollte 1978 auf die Bühne der Öffentlichkeit und sorgte beim Bol D'Or in Le Mans für lange Hälse der Konkurrenz: Der V6-Motor mit vier von Ketten angetriebenen Nockenwellen besaß vier Ventile pro Zylinder mit 24 und 23,5 Millimeter Durchmesser und 65 Millimeter Bohrung bei 50 Millimeter Hub, was einem Gesamthubraum von 996 ccm ergab. Sechs 32er Dell Or-

tos versorgten den Motor mit Gemisch. Die Schmierung übernahm ein Trockensumpfsystem mit zwei Pumpen und fünf Liter Inhalt. Die elektronische Zündanlage lieferte Marelli. Der Motor war als tragendes Teil in dem unterzugslosen Stahlrohrrahmen integriert. Das Vorderrad wurde von einer Marzocchi-Telegabel geführt, während an der Hinterhand zunächst eine Cantilever-Schwinge, später eine orthodoxe Konstruktion mit zwei Federbeinen zum Einsatz kam. Das Getriebe besaß fünf Gänge und schickte die Kraft via Gelenkwelle ans Hinterrad. Für die Teilnahme an



Nachdem die Kupplung gegen die Kurbelwelle rotierte, wurde das wilde V6-Biest erst fahrbar.

Langstreckenrennen wurde die Maschine mit zwei Cibie-Schweinwerfern, Bremslicht, Batterie und einer Lichtmaschine ausgestattet. Die Bremsanlage bestand aus drei Brembo-Zweikolbenfestsattelbremsen mit 280 Millimeter messenden Scheiben. Die Räder hatten 18 Zoll Durchmesser und waren vorn mit vier, hinten mit fünf Zoll breiten Reifen bestückt.

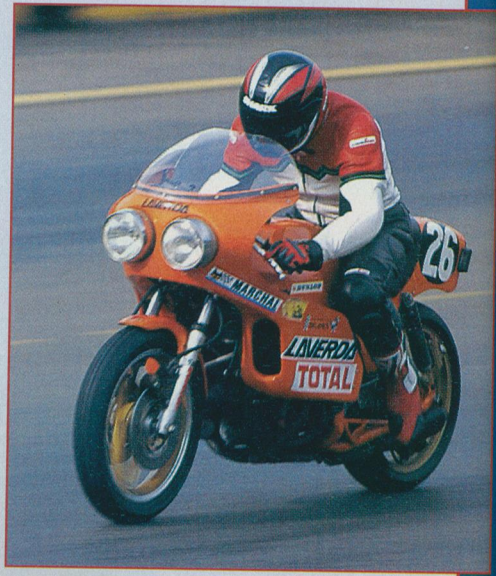


Um die V6 ranken sich, je älter sie wird, etliche Legenden. Was hätte daraus werden können?

Erfolg, daß die Vibrationen des Drillings kaum noch spürbar waren. Gleichzeitig war im Werk die bessere Qualitätskontrolle wirksam geworden.

Die 1000er entwickelte sich derweil vom harten „Naked Bike“ mit sportlichem Touch zum Gentleman-Sporttourer: Laverdas neue hieß RGS und der Prototyp stand 1981 auf dem Mailänder Salon. Ein modifizierter Rahmen bemühte sich um geringere Sitzhöhe. Vom Computer entwickelte Nockenwellen beschernten sanfte, kultivierte Leistungsentfaltung, und neue Auspufftöpfe bemühten sich um Erfüllung der strengeren Geräuschnormen. 250 Watt Lima-Leistung hatte auch noch keine Laverda aufweisen können. Progressiv wirkte ebenso die hydraulische Kupplungsbetätigung, die aber die überdurchschnittlich hohe Handkraft auch nicht wesentlich verminderte. Eine neu ent-

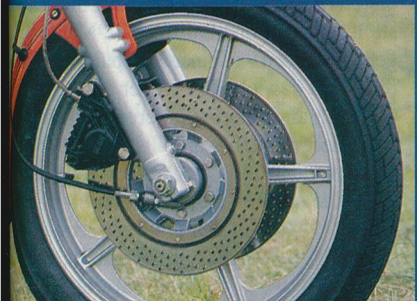
wickelte Verkleidung nahm allen Winddruck vom Oberkörper des Fahrers, und viele Details sollten das Sporttourengestaltung angenehm gestalten. Eine deutlich verbesserte Verarbeitungsqualität und Bauteile wie eine bequeme Sitzbank und eine Prallplatte über dem Lenker zeigten, daß die Italiener auf dem Weg zu neuen Käuferkreisen waren. Markant und verspielt zugleich wirkte der in der rechten Verkleidungspartie integrierte Tankstutzen. Puristen rümpften die Nase, aber Touristen freuten sich darüber, daß der Tankrucksack beim Spritfassen an seinem Platz bleiben durfte. Für Höcker, Schutzbleche und Verkleidung war der teure Kunststoff Bayflex verwandt worden. Dennoch blieb das Bild nicht ohne Flecken: Die Hochgeschwindigkeitsstabilität war nicht 100prozentig, die Schaltung hatte lange nicht das Niveau japanischer Konkurrenten.



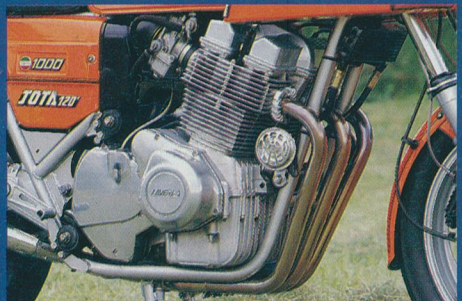
Der einzige Einsatz 1978 in Le Mans sorgte trotz Ausfall nach acht Stunden für Zufriedenheit.

Die niedrige Maschine leistete satte 140 PS bei 11.800 U/min, ihr Pferdefuß war das Gewicht von mehr als vier Zentnern. Die Kombination von Gewicht, Leistung und dem Rückdrehmoment der querlaufenden Kurbelwelle machte die Maschine zunächst „kaum fahrbar“, wie Testfahrer meinten. Schließlich ließ man die Kupplung – wie bei Hondas CX – gegen die Drehrichtung der Kurbelwelle rotieren und schaffte somit einen Momentausgleich. Bei den 24 Stunden von Le Mans gab die Laverda-Expedition mit einem Schaden am Endantrieb nach acht Stunden auf, packte aber recht befriedigt die Koffer: Die Techniker hatten genügend Daten bei dieser Versuchsfahrt gewonnen. Immerhin war der Brocken mit 288 km/h (anno 1978!) durch die Lichtschranke gedonnert, mehr als 30 km/h schneller als die zweitschnellste Maschine. Gebaut wurden insgesamt drei Maschinen, die erste mit Zentralfederbein und zwei mit konventionellen „Stereo“-Dämpfern. Das Bol-D'Or-Bike fand seinen Platz in der Laverda-Eingangshalle, die beiden Nachfolger sind in privater Hand.

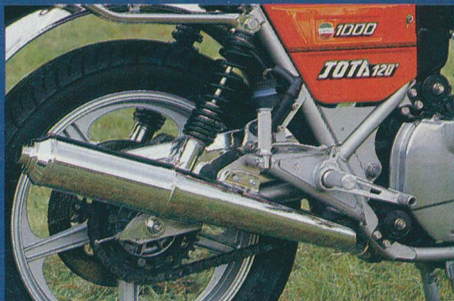
In den Augen vieler Händler und Kunden war die neue Laverda weder Fisch noch Fleisch: Für einen Tourer zu derb und unbequem, für einen Sportler zu schwach und zu schwer. Dazu kam, daß die Maschine nicht perfekt und stark genug war, japanisch orientierte Kundschaft zu erreichen, gleichzeitig aber eingefleischten Laverda-Fans zu glattflächig, zu leise und zu kultiviert war. Dabei war die 91 PS starke RGS noch nicht allen Behörden leise genug. Die deutsche Version mußte acht PS zu Hause lassen. Aderlässe durch deutsche Zulassungsvorschriften waren Laverda-Kunden gewohnt, dieser Abzug kostete aber doch Kundschaft. Um diese Kritik zum Verstummen zu bringen, entwickelte man rasch zwei Varianten: Die RGS Corsa und die RGA. Die Corsa war eine leistungsgesteigerte Variante, die nun 95 statt 83 PS aufwies, aber nur einsitzig war; die RGA



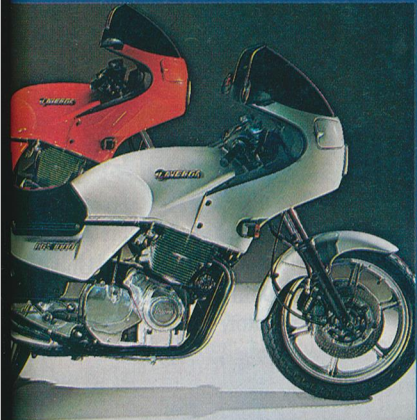
wechselten die Zulieferer bei Laverda – doch Spezialist Brembo blieb von 1975 bis 1985 dabei.



Unverwechselbar bleibt der Triple-Sound. Leider genauso kernig: die Vibrationen!



Der Hinterrad-Scheibenstopper wollte bei Regen erst gründlich trockenengebremst werden.



icht klassisch, aber unverwechselbar: RGS mit Reflex-Verkleidung und integriertem Tankstutzen. saß nur eine Lampenverkleidung, keine Bay-er-Bauteile und eine abgemagerte Ausstattung, war aber deutlich preiswerter. 1985 erwachte der alte, sportiv-kernige Laverda-Geist nochmals und Massimo und seine

Mannen präsentierten die 1000 SFC. Bei dieser auf der RGS Corsa basierenden Maschine hatte Feinschliff an vielen Bauteilen (unter anderem gab es neue Fußrasten, Federlemente und Bremsscheiben) endlich ein gutes Angebot aus der 15.870 Mark teuren Maschine gemacht: die Kombination von hochwertiger Ausstattung, perfektem Fahrverhalten hoher Motorleistung bei überzeugendem Fahrkomfort. Die 1000 SFC war eigentlich eine 93 PS starke RGS, wie sie von Anfang an hätte sein müssen, um neue Kunden zu gewinnen. Mittlerweile hatte die Krise Laverda voll im Griff, seit Mitte der achtiger Jahre dümpelte die Produktion der 125er, die als Volumenmodelle das Werk retten sollten, bei gut 3000 Exemplaren vor sich hin, während man von den Dickschiffen auch nur wenige hundert per anno absetzen konnte. Dem Familienbetrieb wurde von den Banken und Finanzbehörden 24 Monate „Bewährungszeit“ eingeräumt. Doch auch diese Pläne zerschlugen sich, da man weder bei den kleinen Zweitaktern noch mit Va-

rianten des modernen dohc-Twins Erfolg am Markt hatte. Eine der letzten Serien-Laverdas war die von 1986 bis 1990 gebaute Enduro OR 600 Atlas, die sich des auf 73 Millimeter aufgebohrten Alpino-Triebwerks mit 63 Millimeter Hub bediente. Ein zweistufiger Dell-Orto-Vergaser versorgte beide Zylinder mit Gemisch, die 50 PS produzierten und das im Paris-Dakar-Look gehaltenen Wüstenschiff bis auf 170 km/h katapultierten. Ganze 450 Maschinen verließen das Breganzer Werk. Noch weniger waren es von der Nachfolgerin El Cid mit 700 ccm und Benzineinspritzung und der Chopper-Variante Hidalgo. Mittlerweile sind die Laverdas nicht mehr Herr im Haus, aber auch die neuesten auf der IFMA vorgestellten Laverdas weisen den Weg zurück in die Zeit, als der Name Laverda einen unvergleichlichen Klang in der damals kleinen Welt der großen Maschinen war.

**Text: Andy Schwietzer
Fotos/Prospekte: Krackowizer,
Archiv/Rogge, Scheibe, Schwietzer**