

SELTENE FRUCHT

Vor 50 Jahren blühte die Laverda 650 nur einen Sommer. Zwischen dem Prototyp und der erfolgreichen 750er kam diese Breganzer Blume nur auf kleine Stückzahlen. Wir entdeckten eine an der Landstraße





Durch die Hügellandschaft nähert sich der wohlklingende Bass eines klassischen Paralleltwins und verhallt über den Feldern, als der Fahrer die leuchtend rote Italienerin schwungvoll aufbockt. Während ihr Herz tickend abkühlt, glänzen ihr Tankgepäckträger und die Chromschutzbleche im warmen Sonnenlicht. „Zu ihrem fünfzigsten Geburtstag haben wir uns diese Rarität gegönnt“, berichtet Fahrer Moritz von der familiären Laverda-Leidenschaft. „Denn mit ihr begannen die großen Modelle, die Laverda weltweit bekannt machen“.

ten“, ergänzt Vater Hans. Im Motorradfrühling 1968 überraschte die neue Laverda 650 gleich mit einem Sieg beim *Motogiro d'Italia*. Und noch im gleichen Sommer befruchtete ihr Samen höhere Hubräume, während sie selbst im Herbst schon wieder verblühte.

Das traditionsreiche Familienunternehmen Laverda produzierte außer Landmaschinen seit 1949 auch Motorräder und schickte kleine Hubräume erfolgreich ins Rennen um Kunden und Siege. Das änderte sich im gewachsenen Wohlstand, der größere Hubräume interessant machte. Als 1967 Moto Guzzi die Falcone 500 beerdigte, stellte die BSA A65 mit rund 800 verkauften Exemplaren das erfolgreichste große Motorrad in Italien, weit vor BMW oder Norton. Als größter Motorradhersteller der Welt definierte der BSA-Triumph-Verbund die



Das bekannte Logo in ungewohnter Ausführung: Nur wenige Dutzend Maschinen waren 650er

Messlatte, und Amerika versprach einen lukrativen Weg in die Zukunft. Also war der 25-jährige Massimo Laverda 1964 nach Kalifornien gereist, um neue Chancen zu erkunden, und hatte die Popularität der aufrückenden Japaner erkannt. Eine neue Motorradkultur bahnte sich an. Der junge Italiener fasste den mutigen Entschluss, ins Revier der

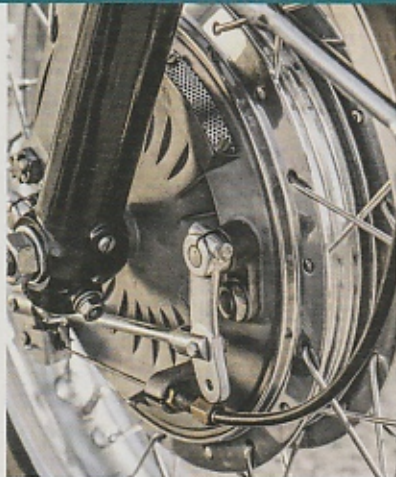
Engländer mit der Verve der Japaner einzudringen.

Zuhause lockte zudem ein Wettbewerb des Innenministeriums um neue Behördenmaschinen, für den Moto Guzzi die V7 avisiert hatte. Also trieb Massimo Laverda seine Konstrukteure Luciano Zen und Adriano Valente zur Eile. Als Abkürzung ließen sie sich kurzerhand von den Norton- und Honda-Zweizylindern inspirieren und brachten die beiden so unterschiedlichen Konzepte in Einklang mit ihren eigenen Ideen.

MOTORRAD LAVERDA 650

Inspirationen auf der ganzen Welt geholt: Die Ähnlichkeit des Zylinderblocks mit kleinen Honda-Twins ist verblüffend





Grimeca vergrößerte die Duplex-Trommel nach den ersten Fahrversuchen

Im Sommer 1965 stand dann ein moderner Blockmotor mit oberliegender Nockenwelle und horizontal teilbarem Gehäuse bereit. Anders als bei den Engländern saß die Kupplung hinter dem linksseitigen Primärkettentrieb, entgegengesetzt montiert nahe am Getriebe. Die Betätigung erfolgte von der rechten Seite mit einer Schubstange durch die Getriebeausgangswelle. Der Vorteil eines schmalen Getriebeblocks, der zentral hinter dem Motor saß, kompensierte den nötigen Aufwand. So konnte das Gehäuse stärker ausfallen, damit das Gesamtpaket seine Funktion als tragender Teil des Fahrwerks erfüllte.

Überhaupt folgte der Cheftechniker dem Traktorprinzip: besser zu stark dimensioniert als zu schwach. Dennoch ergaben die geradlinigen Zylinder und die polierte Keilriemenabdeckung zur Lichtmaschine eine elegante Optik. Außerdem verzichtete Laverda auf einen Kickstarter und

Aufbruchstimmung

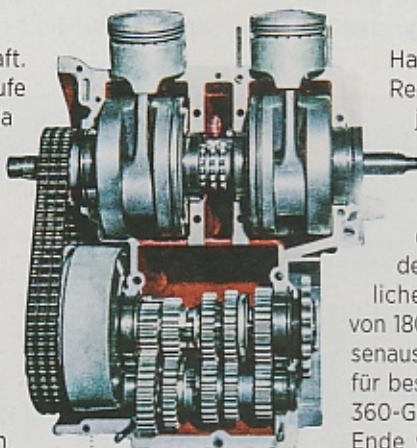
Vor der Laverda 650 konnte kaum

jemand außerhalb Italiens das Familienunternehmen für Landmaschinen, Wohnwagen und Motorräder. Doch gleich ab Produktionsbeginn 1968 siegten die großen Laverda bei Langstreckenrennen, von Rom über Oss bis Barcelona. Und 1968 beginnt Luciano Zen die Arbeit am Dreizylinder, der mit 1000 Kubik sogar die zeitgleich erscheinende Kawasaki 900 Z1 übertrumpfte. Das Foto zeigt deutlich, dass der Dreizylinder-Prototyp aus dem bestehenden Zweizylinder entwickelt wurde.



vertraute voll der Elektrokräft. Schon die ersten Prüfstandläufe des Aggregats verliefen gut, da der Twin mit 654 Kubikzentimeter und einem Bohrung/Hubverhältnis von 75 x 74 Millimetern sauber die Drehzahlleiter erklomm und auf 50 PS bei 6800 Umdrehungen kam. Dieses Kraftwerk hing dann Anfang 1966 in einem originellen Rahmengeflecht aus Rundrohr, bei dem die Unterzüge quasi nach oben wanderten und so ein stabiles Rückgrat bildeten. Als Teil der von Bosch bezogenen Elektroqualität leuchtete ein großer Scheinwerfer den Weg - in die Höhle des englischen Löwen.

Denn Massimo Laverda entschied sich zur Weltpremiere der 650er für die *Earls Court Show* in London. Der verblüfften Öffentlichkeit kündigte er für 1967 sogar weitere Versionen mit 800 Kubik für den US-Markt sowie



Kompakte Konstruktion: Die Kupplung sitzt zwischen Getriebe und Primärkette

Halblitermotoren für den Rennsport an. Dazu kam es jedoch nicht, weil er und der anspruchsvolle Luciano Zen noch nicht zufrieden waren - weder mit der Optik noch mit der Technik. Bot die anfängliche Kurbelwellenkröpfung von 180 Grad Vorteile beim Massenausgleich, so wechselte man für besseren Durchzug doch zur 360-Grad-Welle. Auf ihr rechtes Ende wirkte der Anlasser jetzt über eine Kette, statt wie zuvor über Zahnräder. Auf 29 Millimeter Durchlass vergrößerte Dell'Orto-Vergasers bereiteten das Gemisch auf, während zylindrische Schalldämpfer die Chromzigarren ersetzten. Verbesserungswürdig hatten sich auch die Bremsen gezeigt, so dass Grimeca für vorn eine Duplextrommel mit 230 Millimetern Durchmesser und für hinten eine auf 200 Millimeter vergrößerte Simplex lieferte. Einige stylisi-



Keine Berührungsängste: Die Smiths-Instrumente waren Fahrern britischer Paralleltwins vertraut



Enge Kurven sind nicht ihr Revier, aber in weitläufigem Terrain brilliert die erste „große“ Laverda

MOTORRAD LAVERDA 650

sche Änderungen gaben der barocken Erscheinung des Prototypen mehr italienischen Schick. Statt flacher Stahlfelgen rotierten nun Alu-Hochschulterfelgen von Borrani, statt lackierter Schutzbleche glänzten verchromte. Erhalten blieben die englischen Smiths-Instrumente und Lucas-Schalter.

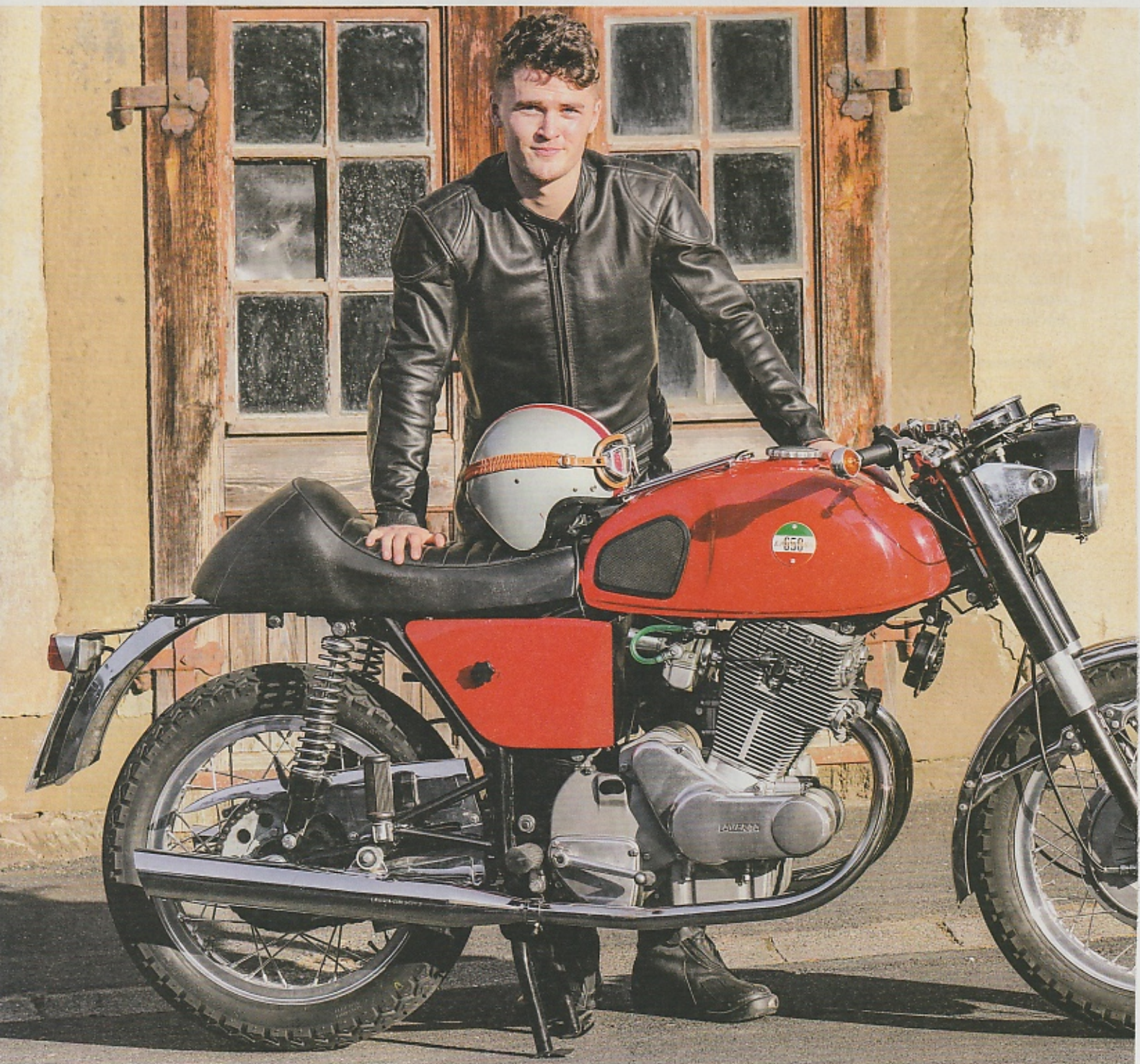
Als nun aus England die neue Norton Commando 750 kam, konterte Laverda lässig mit einer bereits getesteten eigenen 750er und avancierte zum Star des Mailänder Salons 1967: Ducati bot nur die einzylindrige Neuheit 350 Desmo, und die massive Guzzi V7 war bereits bekannt. Dagegen versprach der dynamische ohc-Zweizylinder aus Breganze, das Beste zu vereinen: den kernigen Charakter der englischen Motorrä-

der, die Qualität der deutschen und die Modernität der japanischen. Die öffentliche Begeisterung war umso größer, als die Maschine alle Skeptiker widerlegte und tatsächlich in Serie ging. Am 28. April 1968 starteten vier Laverdas mit 650 und 750 Kubik zum einwöchigen *Motogiro d'Italia*, und Eduardo Dossena holte mit der 650er auf Anhieb den Klassensieg. Mit diesem Coup im Rücken rollten am 16. Mai 1968 die ersten Laverda 650 zu den Händlern.

Praktisch zeitgleich gingen die ersten 750er im Juni als *American Eagle* über den Atlantik zu US-Importeur Jack McCormack. Beim Testbericht im August 1968 schrieb das Magazin *Cycle World* sogar, dass „die 750 einzig für Amerika produziert wird“. Diese

Behauptung beruhte allerdings auf einer PR-Masche von McCormack, denn schon Ende 1968 lief die 650er nach weniger als 60 Exemplaren zugunsten der 750er aus, und Luciano Zen widmete sich der Leistungssteigerung zur kommenden 750 S.

„Für mich ist die 650er etwas ganz Besonderes, mehr noch als die 750 SFC“, strahlt heute ihr Besitzer, der schon seit seinem 18. Lebensjahr Laverda fährt. „Bevor ich diese Anfang des Jahres erwarb, hatte ich noch nie eine Laverda 650 in natura gesehen.“ Zuvor in der Schweiz zugelassen und regelmäßig bewegt, bleibt sie auch hierzulande auf der Straße. So erlesen die Rarität also ist, soll sie nicht etwa im Wohnzimmer



verstauben, sondern an die frische Luft. „Ich habe sie bewusst ganz normal zugelassen und nutze nicht das rote 07er Wechselkennzeichen der anderen“, verdeutlicht Hans. Und Sohn Moritz fährt sie sogar lieber als die 750er, erst recht in diesem sonnigen Jubiläumsjahr.

Auf dem handgefertigten Höcker-sitz reitet es sich kommod und stilistisch angemessen, da kann sich die Originalbank schonen. Denn wittern die jetzt montierten Ansaugtrichter Morgenluft und bekommen Durchzug, sprintet die Fünfzigjährige wie ein junger Gepard. Dabei bleiben die Vibrationen des Gleichläufers im Rah-

63

NEWTONMETER

Drehmoment lassen eine Bonneville am Berg ganz schön alt aussehen

men, allerdings reagiert die Dame empfindlich auf ungenaue Zünd-einstellung. Dafür zeigt sich das Fahrge-stell der Frühgeburt keineswegs so hart, wie in Tests der späteren 750 S kritisiert. Sie wedelt ebenso kraftvoll durch die Kurven deutscher Mittelge-birge, wie über den Apennin oder durch die Schweizer Alpen. Zwar ge-hören enge Kehren nicht zum bevor-zugten Jagdrevier, da machen sich die 1450 Millimeter Radstand – 50 mehr als bei einer 650 Bonneville – bemerkbar. Doch bergauf sitzt die La-verda mit einem Drehmoment von 63 Nm bei 4500 U/min gegenüber der britischen Lady mit 53 Nm bei 5500

am längeren Hebel. Damals werkssei-tig mit Metzeler bereift, passen die hier montierten Dunlop TT 100 prima zum Charakter der Signora: Die beste Engländerin kam aus Italien, fanden zeitgenössische Fahrberichte.

Nach dieser seltenen Begegnung am Straßenrand drückt Moritz jetzt wieder kurz den Anlasserknopf, legt mit der rechten Fußspitze nach oben den ersten Gang ein, und die feuerrote Überlandmaschine beschleunigt klangvoll in den Sonnenuntergang.

TEXT **Stephan H. Schneider**

FOTOS **Holger Neu, Archiv Dumas**
redaktion@oldtimer-markt.de

TECHNISCHE DATEN

Laverda 650

Baujahr 1968

MOTOR

BAUART Bauart: Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, je zwei im Kopf hängende Ventile, über eine kettengetriebene, obenliegende Nockenwelle und Kipphebel betätigt

BOHRUNG x HUB 75 x 74 mm

HUBRAUM 654 ccm

PS BEI U/MIN 50 bei 6800

VERDICHTUNG 8,5 : 1

SCHMIERUNG Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe

VERGASER zwei Dell'Orto-Vergaser mit 29 mm Durchlass

ZÜNDUNG Batterie-Spulenzündung mit Doppelkontakt

FAHRWERK

RAHMEN Stahlrohr-Rückgratrahmen ohne Unterzüge

FAHRWERK vorn hydraulisch gedämpfte Telegabel, hinten Zweiarmschwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen

BREMSEN Leichtmetall-Vollnabenbremsen, vorn 230-mm-Duplex, hinten 200-mm-Simplex

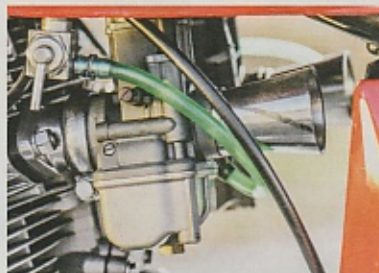
REIFEN vorn 3.25-18, hinten 4.00-18

DATEN & MESSWERTE

LEERGEWICHT 215 kg

VERBRAUCH 6 l / 100 km

VMAX über 180 km/h



Zwei 29 Dell'Ortos mit offenen Trichtern sorgen für die ausreichende Beatmung des Paralleltwins



Fingerringierter Griff, Lucas-Schalter: vertrautes Ensemble am Lenker; Blinker sind der deutschen Zulassung geschuldet



Der steife Block hängt mittragend im Stahlrohrrahmen, keine Unterzüge behindern den Blick

