



# CLASSIC RIDE

## LAVERDA 750 SF

Hubraumstarke italienische Zweizylinder sind nichts Alltägliches – wir konnten eine der besten fahren.

**Text:** Steve Cooper **Fotos:** Joe Dick

## CLASSIC RIDE LAVERDA 750 SF



**M**an sagt ja dass dem, der warten kann, tatsächlich alles in den Schoß fällt. Ich habe wirklich schon ganz schön lange darauf gewartet dieses Ding mal fahren zu können – hoffentlich ist sie dies auch wert. Uns wird ja außerdem ständig eingetrichtert, dass wir unsere Helden und Vorbilder am besten nie live treffen sollten, da man dann garantiert enttäuscht ist, aber ich hoffe dass dies für mich die Ausnahme ist, die ja bekanntlich die Regel bestätigt.

Wie gesagt, die Laverda 750 SF war schon immer auf meiner „eines-Tages-mal-damit-ne-Runde-drehen“-Liste und jetzt plötzlich hat sich eine Möglichkeit dazu ergeben. Wir sind irgendwo in den Chiltern Hills, im Südosten Englands, mitten auf dem Land, weg von allen Unterführungen, Zubringern, Schnellstraßen und fiesen Blitzampeln. Hier wollen wir mehrere von Ian Birds Laverda-Maschinen für eine tolle Fotostrecke zu fahren. Vor ein paar Tagen hat er plötzlich nebenbei erwähnt, dass dieser Paralleltwin jetzt legal angemeldet wäre und ob ich mal eine Runde drehen wollte?

Klar, bevor er überhaupt noch zurückrudern konnte hab ich jaaa geschrien und mir meinen Sitzplatz auf diesem unvergleichlichen Gerät aus Venetien gesichert.

Diese damals optionale Sportsitzbank scheint sowas wie eine minimal gepolsterte Planke zu sein. Nur darauf herumzuhocken macht mir bereits klar, dass sie mehr Eindruck auf mich hinterlässt als ich auf das gesamte Motorrad.

Der Startvorgang per Daumendruck erfolgt problemlos und prontissimo, ich bin froh, dass Ian ein Laverda-Besitzer ist, der

sich die Zeit nimmt, um sicherzustellen dass sein kompletter Neuaufbau (siehe Kasten) jederzeit 100% zuverlässig funktioniert. Diese alten Laverdas haben zwar den Ruf, so gut wie unverwundlich zu sein, dennoch kann es bei abgenudelten oder schlecht gewarteten Exemplaren zu dem einen oder anderen Problem kommen.

Der Anlasser sitzt auf einem Freilauf und benötigt ab und zu ein wenig Öl. Wenn er trocken läuft und in der Antriebsposition stecken bleibt, kann er vom laufenden Motor abgeschert werden.

Doch zum Glück springt der mächtige Motor mit Choke sofort ohne irgendwelche eindeutigen Nebengeräusche an. Das Ding braucht einige Zeit zum Warmlaufen und währenddessen versichert mir Ian dass er kürzlich nochmal die Zündung gecheckt hat, die immer genaustens stimmen muss. Sonst kann der Motor, falls er hart hergenommen wird, an den Kolbenböden schon mal überhitzen, was keiner von uns erleben möchte. Mit diesem Go des Erbauers lege ich rechts den ersten Gang ein und bin unterwegs.

Was sofort auffällt – hier rumort ein traditioneller Motor. Vibrationen, Geräusche, Leistung und Durchzug gibt's frei Haus, fast ab Standgas aufwärts. Anders als die Laverda 3C die ich gerade kürzlich gefahren bin, fühlt sich der Schwerpunkt viel weiter in Bodennähe an und auch ein kippeliges Gefühl ist nicht präsent – daher muss ich in langsameren Kurven auch weniger die Ohren anlegen, um ein Wackeln oder gar Einklappen zu vermeiden das aber natürlich nie passieren wird.

Der Paralleltwin packt mich sofort und beeindruckt mit bängem Durchzug aus

niedrigsten Drehzahlen, und als wir uns auf schnelleres aber kurvigere Landstraßenterrain begeben, blinzeln schnell die Vorzüge eines Fahrwerks durch, das zu gewagten Geschwindigkeiten und Schräglagen verleitet – normalerweise würde keiner so was versuchen, vor allem während der Besitzer auch noch zuschaut.

Obwohl die Trommelbremsen wohl dieselben wie an der 3C sind, die ich gerade unterm Hintern hatte, musste Ian mich vorher warnen, dass die Beißer nicht ganz so knackig knirschen und ich werde ihm da sicher nicht widersprechen. An sofortigem Feedback ist vorne recht wenig zu spüren, obwohl die Verzögerung insgesamt in Ordnung geht, Brems- wie Kupplungszug verlangen aber einen strammen Gorillagriff, vielleicht liegt es auch daran, dass beide aus dem Zubehör stammen und zuviel Reibung aufweisen.

Gangwechsel sind einfach und schnell durchgeführt, wenn der Fahrer mit dem offensichtlich langen Schalthebel klar kommt. Ian, der Besitzer und Schrauber, hatte ursprünglich einen kürzeren Jota-Schalthebel angebracht, was aber zu allerlei Schaltproblemen und Verwirrung beim Schalten geführt hatte. Ein anderer Laverda-Enthusiast hat dies bald entdeckt und Ian den korrekten, extra langen SF-Schalthebel besorgt. Ab dann war die Schaltung wohl so, wie es sich die Herren Massimo Laverda und Luciano Zen wohl vor 45 Jahren vorgestellt hatten. Mit Logik ist dort nicht weiterzukommen, das Ding passt auf die Welle, behindert nichts aber die Tatsachen sind nicht wegzudiskutieren – eine 750 SF mit einem Jota-Schalthebel macht keinen Spaß. Bei niedrigen Geschwindigkeiten scheint die SF dennoch unhandlicher als

## TECHNISCHE DATEN

### Laverda 750 SF

Motor	Luftgekühlter Viertakt-Twin, Fünfgang-Getriebe, nur E-Starter
Hubraum	744 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	80 x 74 mm
Vergaser	2 x 30 mm Dell'Orto VHB
Verdichtungsverhältnis	9,65:1
Höchstleistung	60 PS bei 6600/min
Zündung	Zündkontakte- und Spule (12V)
Trockengewicht	218 kg
Reifen	3.50-18 (vorne), 4.00-18 (hinten)
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h (geschätzt)



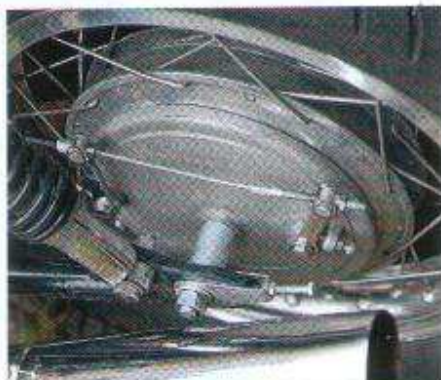
## PLÄDOYER FÜR EINE „BIG TWIN“

Es ist leicht, die Laverda lediglich als eine weitere Parallel-Twin abzutun, als Anachronismus jenes goldenen Zeitalters als zwei große Bikes den Ton angaben. Wie auch immer bei näherer Betrachtung der Situation ergibt sich die Schlussfolgerung, dass die Twins in ihren diversen Erscheinungsformen auch weiterhin in Mode waren und vor allem Dickschiffe wie die 750 SF. Der große Viertakt-Parallel-Twin errang eigentlich erst Ende der vierziger Jahre eine gewisse kommerzielle Glaubwürdigkeit. Nachdem die Rentabilität des Konzeptes von der britischen Motorradindustrie etabliert worden war, interessierten sich auch andere Hersteller für die finanziellen Vorteile dieses Designs. Kostengünstiger zu bauen als ein V-Twin, konnte der Motor in einen konventionellen Rahmen verbaut werden. Die Leistung war beachtlich bei marginaler Gewichtszunahme und wesentlich besser als bei einer Einzylinder. Die Produktionskosten waren nur unwesentlich höher und es mussten auch nicht viele neue Maschinen für die Herstellung des neuen Triebwerks eingekauft werden. Aus der Kundenperspektive lockten aber vor allem Leistung und Fahreigenschaften. Nichts arbeitete so wie ein Twin im Untergeschoss oder bot dieselbe Flexibilität. Aufgrund des kommerziellen

Erfolgs, den die Twins in Großbritannien genossen, war es nur eine Frage der Zeit bis die großen Viertakt-Twins auch anderen Herstellern auffielen, die auf der Suche nach der schnellen Mark waren. Sowohl Benelli als auch Laverda sprangen auf den Zug auf – letztere hatten vermutlich den größten kommerziellen Erfolg.

Massimo Laverda wollte das Profil und die Modellpalette der Firma erweitern und sich dazu von den traditionell kleineren Maschinen wegbewegen. Der Italiener hatte in den USA studiert und dort beobachtet, wie die Motorradgemeinde sich auf die großvolumigen Maschinen gestürzt hatte. Bei seiner Rückkehr nach Breganze entschied er sich, größere Bikes zu bauen und der Motorradhersteller verschrieb sich einer disparaten und eklektischen Modellpalette. Der Name Laverda stand schon seit jeher für Qualitätsmaschinen und einige Begegnungen mit Joe Lucas oder zeitgenössischen italienischen Elektrikern lenkten die Firma in die richtige Richtung. Angeblich sollen die alten BMWs die Richtschnur für Massimo und seine Jungs gewesen sein im Hinblick auf Effizienz und Qualität, aber es war wirklich der Motor bei dem das Design bis zum Letzten ausgereizt wurde.

Hondas legendäre und bahnbrechende CB 72/77 inspirierten Massimo und seinen Designer Luciano Zen, den Prototyp einer 650 Twin aufs Papier zu bringen. Die Maschine wurde zunächst limitiert hergestellt, aber der amerikanische Importeur Jack McCormack drängte auf die volle Version der 750, damit er direkt mit den japanischen und britischen Bikes konkurrieren konnte. Der Motor war total überdimensioniert mit einem Primärtrieb über Triplex-Kette, einer über Duplexkette angetriebenen Nockenwelle und nicht weniger als vier Hauptlagern. Der Fahrtwind wurde speziell über die Zündkerzen geleitet, um den Zylinderkopf zu kühlen. Eines war sonnenklar: Laverda machte hier keine Kompromisse. Das Sahnestückchen wurde schließlich mit einer Bosch Lichtmaschine abgerundet und die Qualität konnte mit den Besten der Besten mithalten. Wenn Sie dann noch in Betracht ziehen, dass die Italiener rund 500 orangefarbene SFC-Production-Renner bauten – fast schon absolutistische Herrscher in ihrer Klasse – wird deutlich, dass das Design allem was bislang da war haushoch überlegen war. Nicht viele Bikes holten so viele Erfolge in Montjuïc, Oss oder Bol d'Or.



Die Bremsen sind nicht gerade der Hammer, um ehrlich zu sein.



Der wundervoll spritzige Twin zieht vor allem im unteren Drehzahlbereich die Wurst vom Teller.



Gummi von heute hält den Klassiker von gestern am Laufen.

# CLASSIC RIDE LAVERDA 750 SF

andere Paralleltwins, vor allem im Vergleich zur Yamaha XS 650, die für ihre Klasse wohl am ausgewogensten erscheint. Ob es an der Balance der Kurbelwelle liegt, an einer Schwachstelle des Rückgratrohrrahmens, der vielleicht mehr Vibrationen zum Fahrer durchlässt oder ob es schlichtweg wegen der überquadratischen Motorauslegung in der Natur der Sache liegt, ist nicht ganz klar.

Ein wenig mehr Gas und die SF wird deutlich sanfter als der erste Eindruck zunächst vermittelt. Und während Leistung und Geschwindigkeit zunehmen, findet der Motor auch zunehmend seinen Rhythmus - nun wird langsam klarer, wo seine echten Stärken der „Super Freni“ liegen. Die Art wie und wo die Laverda ihr Hauptgewicht ins Rollen bringt, zusammen mit einem erstaunlich drehfreudigen Motor (sogar für einen Zweizylinder) ergeben eine bodenständige Maschine mit genug Leistung in (so gut wie) allen Fahrsituationen. Für den, der versteht, dass an der sogenannten idealen Maschine Leistung pur eben doch nicht alles ist, muss die 750 SF zweifellos als der Inbegriff der guten, altbewährten Vernunft gelten - nicht mehr und nicht weniger.

Dieses Gerät ist ein Kilometerfresser um Landstriche, Länder, ja sogar vielleicht um Kontinente zu befahren falls es der



Die SF ist bei jeder Drehzahl voll bei der Sache, einfach durchziehen lassen und genießen!

Besitzer drauf anlegt. Falls die Laverda-Konstrukteure es wirklich versucht haben sollten so eine Art „Überlandmaschine“ zu bauen, um mit den damaligen BMW-Maschinen konkurrieren zu können, dann haben sie sicherlich ihr Ziel erreicht. War diese Fahrerfahrung die ganze Wartezeit wert? Und wie, mal abgesehen von der knüppelhaften Bank hätte ich den ganzen Tag damit herumbrausen können. Und genau dafür ist die Laverda 750 SF gebaut, eine praktische Maschine, ein Qualitätsprodukt, die das Zeug hat, dich stilvoll dahin zu bringen wo Du hinwillst, zusammen mit einem Grinsen, das Du nicht mehr aus dem Gesicht bekommst. ☺



Der Lenker von damals verlangt die Fingerfertigkeit eines Piccolo-Flötisten.

## AUFERSTANDEN AUS RUINEN....

Ian Bird, der Eigentümer, hat irgendwie ein Faible für Baustellen: Dort, wo andere wenigstens eine komplette Maschine gekauft hätten, die vielleicht neu aufgebaut werden musste, aber wenigstens sowas wie einen ordentlichen Anfangspunkt besaß, muss sich Ian einen Teilehaufen zulegen, als wäre dies eine besondere Ehre oder echte Herausforderung.

Die 750SF, die wir gerade gefahren sind, war ursprünglich auch sowas wie eine schräge Sammlung von Teilen, die ihn damals £400 (so um die 500 Euro) gekostet haben. Da wir ja wissen dass ein echtes Zuckerstückchen aus Breganze heute locker 8000 Euro und mehr bringt, stellt die Sache wenigstens so einigermaßen ins Verhältnis - auch, was da auf Ian noch so zukommen sollte, kosten- und arbeitsmäßig.

Da er aber schon länger ein eingefleischter Fan von Laverda-Dreizylindern war, half der ganzen Sache schon mal gewaltig auf die Sprünge. Damit war zumindest mal klar war, dass er noch allerlei Teile in petto hatte. Die Laverda-Konstrukteure hatten ihre Teileauswahl beim Fahrgestell bewusst rationalisiert und so wurden etliche Teile modellübergreifend verwendet. Ians Ausrede klingt sogar fast ehrlich: „Na ja, ich hatte eben dieses Wrack auf dem Garagenboden liegen und viele passende Teile auf den Regalen, daher musste es einfach gemacht werden. So war das außerdem eine gute Art, beide Flecken richtig aufzuräumen, damit ich dann weitermachen und dort was richtiges zustande kriegen konnte.“ Dass Laverda damals wirklich was substanzielles und langlebiges auf die Räder stellen wollte, war Ian spätestens klar, als der 750-cm<sup>3</sup>-Block von der Werkbank in den Rahmen gehievt werden sollte. Angeblich soll der Zweizylinder SF-Motor genauso viel wiegen wie der spätere Dreizylindermotor, und der Besitzer wird sich sicher dafür verbürgen, dass dieser Motor ein echt schweres altes Biest ist. Wunderlich ist nur, dass es ihn nicht überkam, den Motor aus seiner Jota auszubauen, um die beiden mal zu vergleichen.

## DIE GESCHICHTE DER LAVERDA-ZWEIZYLINDER

Die erste „große“ Zweizylinder-Laverda wurde 1967 fertiggestellt und war ganz zu Anfang eine 650er, die bald mit 5 mm mehr Bohrung auf 750 cm<sup>3</sup> aufgestockt wurde. Die Leistung der frühen Laverda GT betrug schon 1969 beachtliche 52 PS, Grimeca liefert schon damals die Bremsanlage. Die 750 S ließ nicht lange auf sich warten, mit ihrem höher (9,6 statt 8,9) verdichteten Motor verschaffte sich die italienische Maschine rasch enormen Respekt bei Endurance-Renneinsätzen, wo sie bald dank ihrer Verarbeitungsqualität und ihrer Zuverlässigkeit bald gefürchtet wurde.

Durch die positive Resonanz bestärkt, war die kleine aber feine Motorradschmiede bestärkt, auf dem richtigen Weg zu sein und stellte die Super Freni Competizione oder SFC auf die Räder, die dann erstaunlicherweise 1971 beim 24-Stundenrennen von Barcelona die ersten drei Plätze belegte. Noch im gleichen Jahr wurde die erste SF (Super Freni) vorgestellt, die anstelle der 200 mm-Grimeca-Trommel eigene Bremsen vorwies - mit einem stattlichen Durchmesser von 230 mm.

1973 erschien dann die SF1 750, wahlweise mit Einzel- oder Doppelsitzbank, der E-Starter war sowieso schon Standard, neu waren aber die Instrumente von Nippon Denso sowie neue 36er PHF-Vergaser mit Beschleunigerpumpe. Fans englischer Bikes sahen den tollen SOHC-Paralleltwin und fragten sich natürlich warum die englischen Motorradschmieden sowas nicht zustande brachten. Im nächsten Jahr ersetzte ein

Bosch-Hauptscheinwerfer die italienische CEV-Leuchte, während die einzigartige Trommelbremse vorne gegen eine Einzel- oder Doppelscheibenbremse, je nach Exportmarkt, getauscht wurde. Ab 1974 kam die GTL 750 ins Spiel, die neben der SF2 angeboten wurde. Dies war wohl ein Versuch, zusätzlich weniger sportlich orientierte Kunden anzulocken, da die Höchstleistung am GT-Motor zugunsten des Drehmoments zurückgenommen wurde, außerdem waren die Räder wieder mit Trommelbremsen ausgestattet. Zyniker hingegen behaupteten, dass diese neue Modelle nur sowas wie eine Marktstrategie wäre, um Produktionsüberschüsse von Polizei- und Militär loszuwerden, aus stornierten Aufträgen oder solchen die wohl nie zustande gekommen waren.

Im Herbst 1975 rollten die ersten SF3 vom Montageband, und damit auch die letzte Generation der Zweizylinder aus Breganze. Wie der Zeitgeist es verlangte war sie mit Sechspeichen-Druckgussrädern und drei Scheibenbremsen ausgestattet; auch der Heckbügel war ein Zugeständnis an den damaligen Trend. Der Stil der originalen soliden, aber etwas hausbackenen Maschine wurde nun deutlich leichter und moderner, ähnlich der damals ebenfalls neu entwickelten 500-cm<sup>3</sup>-Alpina. Als die Paralleltwins dann überall in Ungnade fiel, entschloss sich Laverda, die nächste Entwicklungsstufe zu zünden und dies als Grundlage für die legendären Dreizylinder herzunehmen.