

**KLASSIK**





# 750 S

# LAVERDA

Ein Motorrad, wie aus dem Vollen geschnitzt. Die italienische Laverda 750 S vereinte vor zwanzig Jahren die Sportlichkeit englischer Twins mit fortschrittlicher Motortechnik nach japanischem Vorbild



**D**ie Laverda donnert auf die Ausfahrt zu. Im Scheinwerferlicht taucht das blaue Abfahrtschild auf. Ich nehme das Gas zurück, bremsen ab und will gleichzeitig herunterschalten. Doch der Ganghebel auf der rechten Seite läßt sich nur einmal runterdrücken und landet im Leerlauf zwischen dem 4. und 5. Gang. Leerläufe zwischen den Gängen sind normal für eine Laverda, und vom Schaltfuß verlangt sie einen energischen Zutritt. Doch diesmal scheint die Schaltung blockiert zu sein. Besorgt lasse ich die 750er die Ausfahrtkurve herunterrollen und versuche es noch einmal im Stand. Nichts! Nur Leerlauf und 5. Gang.

In Anbetracht der vorgerückten Stunde und der herbstlichen Witterung verzichte ich auf eine – wenig erfolgversprechende – Reparatur im Dunkeln und versuche, mit einem Gewaltakt mein Ziel zu erreichen. Den 5. Gang rein, reichlich Gas geben und die Kupplung ganz böse schleifen lassen. Die Laverda verschluckt sich – ein – zweimal – und setzt sich dann gemächlich, aber ohne weitere Mucken in Trab. Es klappt. Trotz einiger Ortsdurchfahrten und Ampeln, wo sich die Anfahrtsprozedur wiederholt, kommen wir wohlbehalten an.

Die Episode – sie ereignete sich vor über zehn Jahren – erzähle ich heute noch gern als Beleg dafür, wie ungeheuer durchzugstark doch dieser Zweizylinder-Parallelzylinder gewesen ist. Die Laverda 750 SF 1 war mein erstes schweres Motorrad, und ich hatte sie – zwar etwas ramponiert, aber für wenig Geld – gebraucht erworben. Die Schadensursache stellte sich im Licht der heimatischen Garage als Lappalie heraus: Die Klemmutter des rechten Auspuffkrümmers hatte sich losvibriert und war nach unten gerutscht, wo sie den Schalthebel matt setzte.

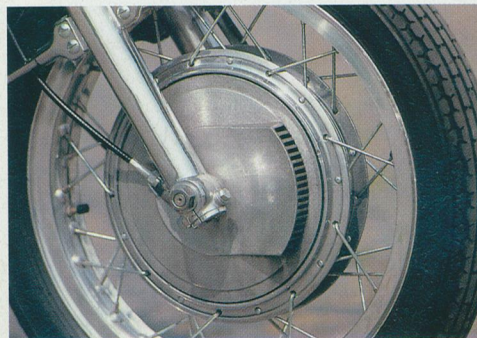
Oftmals bleiben einem nur die guten Seiten der alten Zeiten in Erinnerung. Das ist bei Motorrädern nicht anders als im täglichen Leben. So löst die Möglichkeit, eine Laverda 750 noch mal ausführlich zu fahren, bei mir nicht nur Begeisterung aus, sondern auch Neugier darauf, inwieweit sich meine Erinnerungen im Laufe der Jahre wohl nostalgisch verklärt haben. Bei unserer Laverda handelt es sich um eine 750 S, die erste Sportversion, die Laverda 1969 auf den Markt brachte. Die Papiere weisen sie mit 47 PS aus.

Allein der Anblick der sauber restaurierten Laverda löst weitere Erinnerungen aus den Sedimentschichten des Gedächtnisses. Der Sound, der nach dem unkompli-

# 750 S LAVERDA



Die 750 S bietet Fahrvergnügen pur, trotz oder gerade wegen ihrer markanten Eigentümlichkeiten



Die Duplex-Trommelbremse im Vorderrad kann heute nicht mehr überzeugen



Die Smiths-Instrumente sind zum Schutz gegen Vibrationen in Gummi aufgehängt



Das Laverda-Emblem zeigt die italienischen Nationalfarben grün-weiß-rot



Die Lichtmaschine sitzt platzsparend vor den Zylindern. Antrieb per Keilriemen



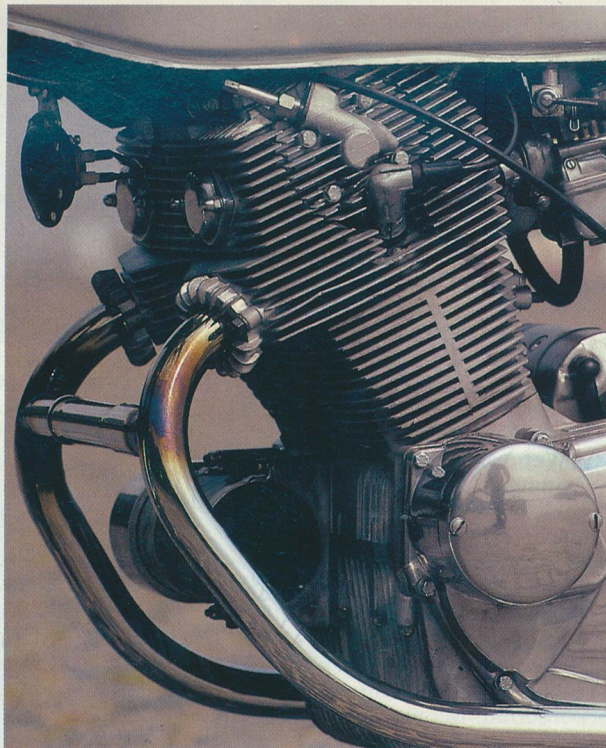


Eine Laverda gilt – damals wie heute – als ein Motorrad für harte Männer

zierten Start per Knopfdruck aus den Rohren trompetet, erklärt im nachhinein, warum man eine lockere Auspuffschelle bei einer Laverda überhören kann. Nach gründlichem Warmfahren wage ich die Probe auf's Exempel. Tatsächlich liefert auch die 750 S den monumentalen Schub von unten, an den ich mich so begeistert erinnere. Am Kurvenausgang genügt es, die Nadel des in Gummi gelagerten Smith-Drehzahlmessers bei 3500 Touren zu haben, um das Motorrad kraftvoll aus der Ecke heraus zu beschleunigen. Bei 5500 Umdrehungen schalte ich schon in den nächsten Gang. Dabei erreicht der Motor sein Leistungsmaximum erst bei 6500. Andererseits liegt das höchste Drehmoment von 6,9 mkp bei 5500 Touren, und bereits bei 3000 liefert der Twin satte 5,5 mkp. Einen roten Bereich weist das Smith-Instrument nicht auf. Wozu auch? Die immer mächtiger werdenden Vibrationen lassen den Fahrer über den richtigen Schaltpunkt nie im Zweifel.

Der kraftvolle Durchzug wie die imposanten Vibrationen sind auf das Motorkonzept zurückzuführen. Die Kolben laufen gleichzeitig auf und ab wie bei einem englischen Twin. Jedoch legten die Italiener im Unterschied zu den britischen Parallel-Twins ihren Motor unterquadratisch aus, was die Kolbengeschwindigkeit auf akzeptable 16 m/s bei Höchstleistung begrenzt und die Lebenserwartung des Motors fördert. Bei einer Zylinderbohrung von 80 Millimetern beträgt der Hub lediglich 75 Millimeter. Die Steuerung der Ventile – zwei pro Brennraum – übernimmt eine obliegende Nockenwelle, die gegen Ende der Sechziger als Kennzeichen einer fortschrittlichen Konstruktion galt. Die Kurbelwelle ist

Ein wahrer Laverda-Fahrer nimmt die knüppelharte Federung gleichmütig in Kauf



Das Herzstück der Laverda, der mächtige Zweizylinder-Motor, sorgt für gewaltigen Durchzug von unten



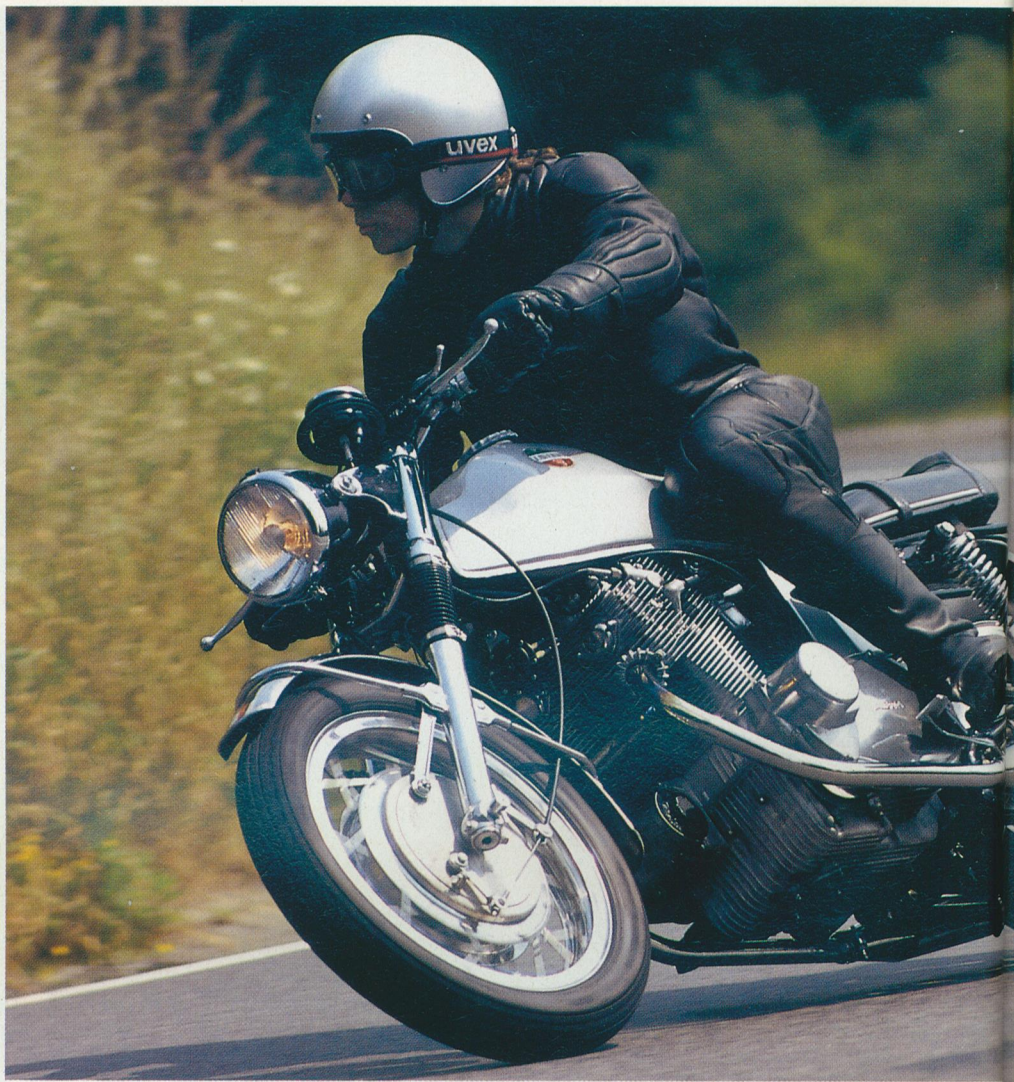
vierfach rollengelagert, den Primärtrieb besorgt eine Triplex-Kette im linken Gehäusedeckel. Vor den eng verrippten Zylindern liegt die per Keilriemen angetriebene 150-Watt-Lichtmaschine; hinter den Zylindern sitzt der Anlasser, der über eine Kette die Kurbelwelle auf Trab bringt. Der Austausch der Primärtriebskette ist nach 25000 Kilometer, des Keilriemens der Lichtmaschine nach 40000 Kilometer fällig.

Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 180 Stundenkilometer, die die 750 S noch heute locker erreicht, unterstreicht die Leistungsfähigkeit des Motors. Bei Vollgasfahrten kann es allerdings zu Überhitzungen kommen, wenn der auf 40 Grad vorgestellte Frühzündzeitpunkt nicht eingehalten wird, etwa wegen eines verschlissenen Fliehkraftreglers. Freilich lassen sich mit Hilfe moderner Technik Löcher im Kolben problemlos vermeiden. Der Laverda-Importeur Moto Witt bietet auch für den Klassiker eine selbst entwickelte, elektronische DMC-Zündung an.

Das Fahrwerk ist der Leistungsfreude des Motors durchaus gewachsen. Der unten offene Rahmen wird durch den fest verschraubten Motor zusätzlich versteift. Die Ceriani-Gabel mit einem Standrohrdurchmesser von 35 Millimetern galt seinerzeit als das Feinste. Na, und erst die 18-Zoll-Boriani-Hochschulterfelgen! So sicher wie die Laverda bei Top-speed geradeaus läuft, so überraschend handlich fährt sich die immerhin 242 Kilogramm schwere Maschine auf Kurvenstrecken. Das läßt sich durch den geringen Nachlauf von nur 82 Millimeter bei einem Lenkkopfwinkel von 62 Grad erklären. Zudem läuft die Laverda auf zugelassenen Niederquerschnittsreifen mit den Maßen 100/90 vorne und 110/90 hinten. Nahezu grenzenlos ist das Kurvenvergnügen. Die 750 S setzt nur bei wirklich mutigen Schräglagen auf.

Zum Fahrspaß trägt auch die leichtgängige Kupplung bei. Allerdings hat der Besitzer der Laverda 750 S, Karl Jörg von Herz, den Kupplungsaustrückhebel verlängert. Normalerweise bedarf es, wenn meine Erinnerungen nicht trügen, einer ordentlichen Pranke, um die Kupplungsscheiben auseinander zu zerren. Selbst dem Kupplungszug wird es manchmal zu viel. Er gilt als Abrißkandidat.

Ganz im alten Stil die Gangschaltung selbst. Obgleich ohne Umlenkung auf der rechten Seite plaziert, hakelt sie ständig. Auf den Leerlauf stößt man überall, bloß da nicht, wo er hin gehört, nämlich zwischen 1. und 2. Gang. Da selbst

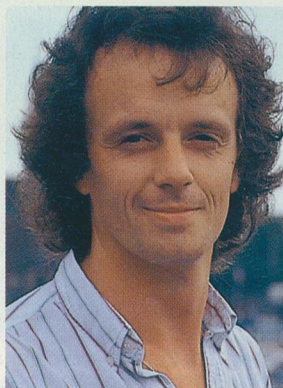


das grüne Lämpchen im Scheinwerfergehäuse irreführende Auskünfte gibt, bin ich für die modifizierte Kupplung, die mir den Leerlauf im Stand ersetzt, doppelt dankbar. Andererseits ist das Getriebe sehr gut auf die Leistungscharakteristik des Motors abgestuft.

Mängel solcher Art zählen wenig. Eine Laverda gilt – damals wie heute – als Männermotorrad. Und auch wir haben uns damals für ganze, harte Jungs gehalten. Durch Vibrationen ausgefallene Plomben? „Wozu gibt's Zahnärzte?!“ Rückenschmerzen wegen der knüppelhaften Federung? „Wer will schon auf einer Gummikuh fahren?“

Tatsächlich verzeihe ich der Laverda auch heute wieder ihre markanten Schwächen. Was mich wirklich erschreckt und sich so auch nicht in meiner Erinnerung wiederfindet, ist die schwache Duplex-Trommelbremse im Vorderrad. Bei meiner eigenen SF 1 war die ganz schön giftig. Aber die hatte damals auch andere Bremsen.

**Karl Jörg von Herz hat seine Laverda 750 von Grund auf restauriert**



Spätestens jetzt bedarf es der genaueren Erläuterung der komplizierten Modellpolitik von Laverda. Fangen wir ganz von vorne an: Das Familienunternehmen Laverda aus Breganze war ursprünglich eine Glockengießerei. Nach dem Weltkrieg, 1949, baute man das erste Motorrad. Ein Maschinchen mit 75 Kubikzentimeter Hubraum, das bald den schönen Spitznamen „Priestermotorrad“ erhielt, weil das Moped einen Durchstieg wie ein Damenfahrrad hatte und deswegen bei den ehrwürdigen

Soutanenträger beliebt war. Allerdings müssen damit rechte Don Camillos herumgasaust sein, denn in den 50er Jahren war der Zweitakter mit 75 und 100 cm<sup>3</sup> im nationalen Rennsport erfolgreich. 1960 brachte Laverda den Laverdino, einen Roller, und einen Zweizylinder-Zweitakter mit 200 cm<sup>3</sup> heraus.

Dann entschloß sich Dottore Francesco zum Bau eines großen Motorrads: Der 650er Zweizylinder wurde



# 750 S LAVERDA

1966 vorgestellt. Es war der direkte Vorfahre der 750er, wenngleich der Motor noch ein Gegenläufer war.

Parallel zur 650er, die in geringen Stückzahlen nur von Mitte bis Ende 1968 hergestellt wurde, lief ab Mai 1968 die Laverda 750 GT vom Band. Auf dem 47 PS starken Gleichläufer-Motor dieser Tourenmaschine bauten alle weiteren Dreiviertellitermaschinen auf. Optisch erinnerten die neuen Laverdas an die Honda CB 72, vor allem beim Motordesign.

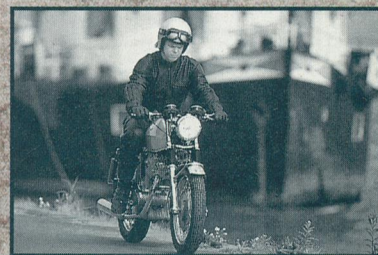
Die GT selbst wurde mit nur geringen Änderungen bis 1973 produziert, 1974 aktualisiert und als GTL noch bis 1978 ausgeliefert.

Anfang 1969 entstand in Breganze Laverdas erstes Sportmotorrad, mit der zu fahren ich das Vegnügen habe. Gegenüber der GT wurde die Verdichtung auf 1:9,65 erhöht, andere Nockenwellen und offene Ansaugtrichter montiert. Rahmen, Tank und Sitzbank wurden geändert. Die ersten Exemplare waren mit Grimeca-Trommelbremsen ausgestattet, ab 1970 gab es eigene Laverda-Bremsen. Bei unserer Testmaschine arbeitet vorn eine Bremse von Laverda, während am Hinterrad eine Grimeca ihren Dienst versieht. Solches Kunterbunt der Bauteile ist bei Laverda nicht selten. Aus Sparsamkeit verwendet man oft die Teile, die gerade verfügbar sind oder noch auf Lager liegen.

Ein Jahr später kam die 750 SF heraus, die bis Ende 1972 gebaut wurde. Das F in der Typenbezeichnung steht für Freni/ Bremse: vorn wie hinten kommen Laverda-Bremsen zum Zuge. Die Bordinstrumente stammen von Nippon-denso aus Japan.

Das Modell SF 1, von 1973 bis Anfang 1974 gebaut, unterscheidet sich vor allem durch den stärkeren Motor von der SF. Der Ventildurchmesser stieg an, größere Dell'Orto-Vergaser (Durchlaß 36 Millimeter statt bisher 30) und eine geänderte Auspuffanlage mit großem Vorschalldämpfer kamen zum Einsatz. 61 PS attestiert der deutsche TÜV dem Motor. Bei Laverda geht man mit den Leistungsangaben recht sorglos um, ganz nach dem Rolls-Royce-Motto: „Auf jeden Fall genug.“ Die tatsächliche Power hängt vielfach von den unterschiedlichen Nockenwellen und der je nach Geräuschbestimmungen montierten Auspuffanlage ab. Man kann beispielsweise eine SF 1 sowohl mit offenen Ansaugtrichtern wie auch mit Luftfilter fahren. Wobei sie meiner Erfahrung nach mit Luftfilter besser läuft. Die SF 1 verzögert die Mehrleistung vorn und hinten mit einer neuen Duplexbremse aus eigener Laverda-Produktion. Das Nachfolgemodell SF 2

Ein Fahrwerk bester italienischer Schule mit viel Bodenfrenheit sorgt für ungetrübten Kurvenspaß



Kenner halten die 750er Baureihe von Laverda für das beste Modell aus Breganze

erhielt in Verbindung mit einer 38er Gabel zuerst eine, dann zwei Scheibenbremsen. Die letzte Version der Laverda 750, die von Ende 1975 bis Anfang 1976 gebaute SF 3, steht auf Gußrädern und ist mit drei Scheibenbremsen von Brembo ausgestattet.

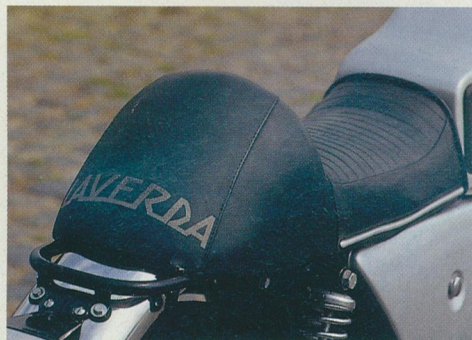
Stern der 750er Baureihe war zweifelsohne die Laverda 750 SFC. Das C steht dabei für Competizione (Wettkampf). Als reinrassige Rennmaschinen unterschieden sich die orange lackierten Motorräder mit der charakteristischen Halbverkleidung und mit einer Leistung um die 75 PS in wesentlichen Punkten von den anderen Modellen. Zwischen 1971 und 1975 verkaufte das Werk einige Replicas, die im Straßenverkehr gefahren werden können. Exakt 549 SFC wurden gebaut, davon 167 mit einer Trommelbremse.

Insgesamt verließen etwa 19000 Laverda 750 das Werk in Breganze, keine tausend davon kamen in die Bundesrepublik. Von der 750 S, die nur etwa 1000 mal aufgelegt wurde, findet man hierzulande höchstens 15 Exemplare. Vielen gilt die 750-Baureihe als bestes Modell von Laverda. Zumal man die Laufleistungen des Zweizylinders, entsprechende Fürsorge und sorgfältiges Einfahren dabei vorausgesetzt, sehr hoch ansetzen kann.

In meinen Augen muß es wohl verdächtig blitzen, als ich mich bei Karl Jörg von Herz nach dem Preis für seine Maschine erkundigte. Nein, natürlich verkauft er sie nicht. Mit 7000 Mark müsse ich jedoch für eine fachmännisch restaurierte, gleich welchen Baujahrs, rechnen. Ich darf gar nicht daran denken, daß ich meine SF 1 damals für schätzbare 2500 Mark hergegeben habe.

Stefan Feldhoff

motorrad  
reisen &  
sport



Wahlweise kann die Laverda mit einer Höckersitzbank bestückt werden



Scheinwerfer, Zündschloß und Elektrik wurden von Bosch bezogen