

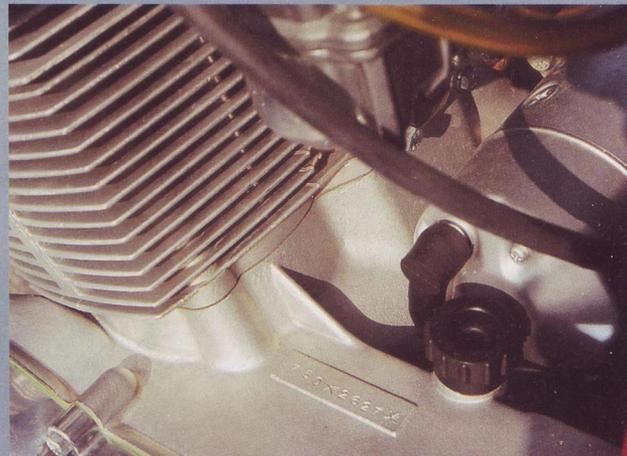
**Willie the Eagle
und seine Laverda, pardon,
American Eagle 750
samt zeitgenössischer Jacke
und dem blasenförmigen
Visier am Jethelm**



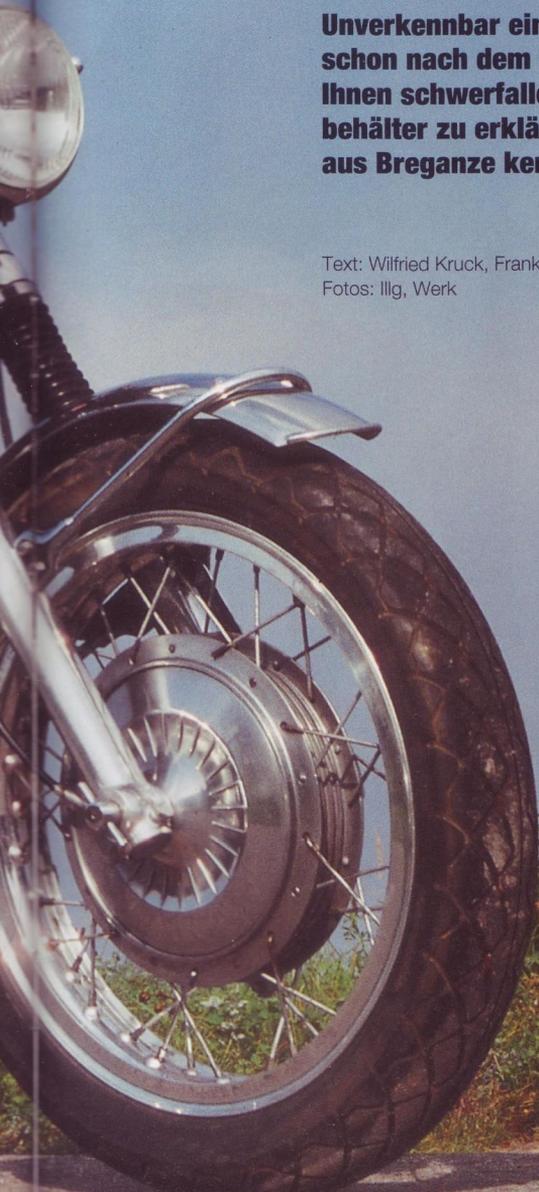
Der Adler ist gelandet

Unverkennbar eine 750er Laverda, werden Sie als Experte schon nach dem ersten flüchtigen Blick feststellen. Doch es dürfte Ihnen schwerfallen, das Emblem auf dem Kraftstoffbehälter zu erklären. Selbst manch eingefleischter Fan der Marke aus Breganze kennt dieses Motorrad nicht. Noch nicht

Text: Wilfried Kruck, Frank-Albert Illg
Fotos: Illg, Werk



Diese Motornummer gehört zur Charge von Maschinen, die als 1970er Eagle-Modelle gebaut wurden



Ausnahmsweise müssen die Autoren dieser Geschichte ein bisschen ausholen. Denn es könnte sein, dass Sie sich nur noch vage an jene späten sechziger Jahre erinnern und was damals die Welt in Atem gehalten hatte. Oder Sie waren noch viel zu jung, um sich dafür zu interessieren.

Stichwort bemannte Raumfahrt. Saßen Sie vielleicht an jenem 20. Juli 1969 wie rund 500 Millionen weitere Menschen auf der Erde auch vor dem Fernseher, haben die Landung der Mondfähre „Eagle“ mit Kommandant Neil Armstrong und Edwin „Buzz“ Aldrin an Bord verfolgt und gehört, wie dieser schließlich zum Nasa-Kontrollzentrum in Houston/Texas funkte: „The Eagle has landed“?

Der erfolgreiche Flug zum Mond, der Spaziergang von Neil Armstrong und Edwin Aldrin im Mare Tranquillitatis und die

Rückkehr der drei Astronauten zur Erde versetzte die Nation in unvorstellbare Euphorie, etwa nach dem Motto „wir sind die Größten“. Der Weißkopfspeedler – The Eagle, wie er dort kurz genannt wird – ist das Wappentier der USA, und diesen – stilisiert mit offenem Schnabel – wählte ein gewisser John McCormack im kalifornischen Santa Ana als Motiv für die Embleme auf jenen Motorrädern, die er in seiner Heimat unter dem Markennamen American Eagle zu verkaufen gedachte. So etwas konnte

So etwas konnte, wenn überhaupt, nur in den USA funktionieren. Oder würden Sie sich ein Motorrad Marke „Bundesadler“ kaufen?

Enge Kühlrippen an Zylinder und -kopf, und auch die Neigung in Fahrtrichtung erinnern an die 250er Honda



Diese Grimeca-Duplexbremse vorn genügte vollauf, zumindest nach Ansicht von Laverda und den US-Testern. Die teurere Doppelduplex-Version gab es serienmäßig nur bei der Konkurrenz wie MV Agusta oder Benelli



damals allenfalls bei eingefleischten Patrioten funktionieren, wie es die US-Bürger schon immer waren. Hierzulande missglückten ähnliche Versuche wie etwa „Württembergia“ (dazu noch in Berlin gebaut), „Bayern“ oder „Bavaria“ übrigens schon in den zwanziger Jahren.

John McCormack aber muss von seinem Label, wie es auch heute noch unter Werbe- und Marketing-Experten heißt, überzeugt gewesen sein. Um den Geschäftsmann besser verstehen zu können, ein Blick auf den US-Motorradmarkt vor rund vierzig Jahren: Da gab es natürlich Harley-Davidson, aber auch englische Hersteller waren mit ihren Zweizylinder-Modellen gut vertreten, allen voran eine 650er Triumph Bonneville. Die verkaufte sich landesweit wie warme Semmeln und symbolisierte das Männer-Motorrad schlechthin. Darunter boten die Japaner jede Menge Kleinvolumiges und – abgesehen von Honda – meistens Zweitaktendes an. Doch selbst die 1966 eingeführte CB 450 war, obwohl nominell leistungsmäßig zumindest ebenbürtig, im Vergleich zu den großen englischen Motorrädern eher ein Spielzeug.

Die Mittelklasse-Maschinen für seine American Eagle-Modellpalette, 350er Zweizylinder-Zweitakter mit Drehschiebereinlass für das Frischgas direkt ins Kurbelhaus, kaufte John McCormack in Japan ein und ließ statt dem Kawasaki-Schriftzug das American Eagle-Emblem auf den Kraftstoffbehälter schrauben. „Badge Engineering“ nannten dies die Engländer übrigens, denn im Prinzip wurde innerhalb des BSA-Konzerns damals nicht anders verfahren und ursprünglich von BSA entwickelten Einzylinder-Modellen (B 25/B50) im Hinblick auf die besseren Absatz-Chancen auf den US-

YOU'RE IN EAGLE COUNTRY



„Sie sind im Land des Adlers“: Weil dem Grafiker die Sprungrichtung nicht passte, montierte er einfach spiegelverkehrt



Großvolumige Zweizylinder-Viertakter standen bei den Amis hoch im Kurs, der Laverda-Motor hatte sogar 750 ccm

Motorradmarkt der Triumph-Schriftzug am Tank verpasst.

Topmodell der American Eagle-Motorräder sollte eine 750er werden, und dafür kam die bereits im November 1966 auf der Londoner Earls Court-Ausstellung gezeigte 650er Laverda gerade recht. Zumal schon zu diesem Zeitpunkt in Breganze an die Hubraum-Aufstockung auf 750 ccm gedacht wurde und ein solcher Prototyp bereits in einem 1967er Prospekt abgebildet ist. Nach Beginn der Serien-Produktion Ende März 1968 merkten die Italiener schnell, dass sie

Auch die Plaketten mit dem Weißkopfsaadler wurden in Italien gefertigt

**So muss es sein:
Bosch-Generator rechts vorn
vor dem Kurbelhaus
angeordnet, Elektrostarter
hinter dem rechten
Zylinderfuß**



sich die 650er sparen konnten und nach nur rund 100 Exemplaren davon sollte es die große Zweizylinder-Laverda künftig nur noch als 750er geben.

Das erste in die USA importierte American Eagle-Exemplar erhielt im Sommer 1968 die Redaktion der US-Fachzeitschrift Cycle World. „Ein Drehmomentstarker Tourer, maßgeschneidert für den US-Markt“, war die erste Meinung. „Das Erscheinungsbild der Eagle wird von ihrem Motor ge-

prägt, der so makellos daherkommt wie ein Börsenmakler von der Wall Street. Aber halt, kommt uns der Zweizylindermotor nicht irgendwie bekannt vor? Die leicht in Fahrtrichtung geneigten Zylinder mit den dichten Kühlrippen und die gekonnt geführten Auspuffkrümmer erinnern doch an ein Mittelklasse-Motorrad mit ohc-Zweizylindermotor eines gewissen japanischen Herstellers.“ Richtig, die Ähnlichkeit von Zylinder samt -kopf des italienischen ohc-

Gleichläufers zum 250er Honda-Motor in der CB 72 war frappierend.

Die Cycle World-Tester ermittelten 14,36 Sekunden als Bestwert für den Sprint über die Viertelmilen-Distanz mit stehendem Start und eine dazugehörige Geschwindigkeit von 91,37 Meilen pro Stunde (147 km/h), was für ein doch fast 250 Kilogramm schweres Motorrad als akzeptable Leistung empfunden wurde. „Zum Zeitpunkt der Beschleunigungsmessungen war der Motor aber noch nicht voll eingefahren und vermag deshalb durchaus noch etwas zuzulegen. Der Zweizylinder dreht mühelos und sanft bis 7500/min hinauf,“ so die Tester, „doch selbst für bestmögliche Beschleunigung brauchen es nie mehr als 6500/min sein.“

Die American Eagle wäre ideal für lange Touren und könnte stets mit 120 bis 140 km/h dahinrollen, sofern es die Geschwindigkeitsbestimmungen zuließen. „Die Duplex-Trommelbremse im Vorderrad arbeitet meisterhaft und hat mit der Masse der Maschine überhaupt kein Problem, wogegen die hintere Bremse getrost etwas besser zupacken dürfte.“ Bei innerörtlichen

In den großen Fachzeitschriften erhielt die American Eagle 750 beste Kritiken: ein Tourer, der sich auch sportlich fahren lieB

Geschwindigkeiten störten sich die Tester zunächst am außergewöhnlich breiten Lenker, knapp 90 Zentimeter von einem Ende zum anderen. „So etwas finden wir normalerweise nur an Moto Cross-Maschinen, also sägten wir auf jeder Seite rund drei Zentimeter ab. Doch die Eagle blieb im Stadtverkehr immer noch ein schwerer Brocken mit der Tendenz zum Übersteuern in langsamen Kurven.“

Mit der richtigen Werbekampagne ließ – und lässt sich noch immer – in den USA alles verkaufen. Jack McCormacks Eagle-Handelsmarke umfasste nicht nur Motorräder, sondern auch noch Schneemobile, Dünen-Buggies, Minibikes und natürlich auch Zubehör wie Schutzhelme („Spoilertline“), Lederkleidung und selbst Motorenöl („Gold Eagle“) in Dosen.

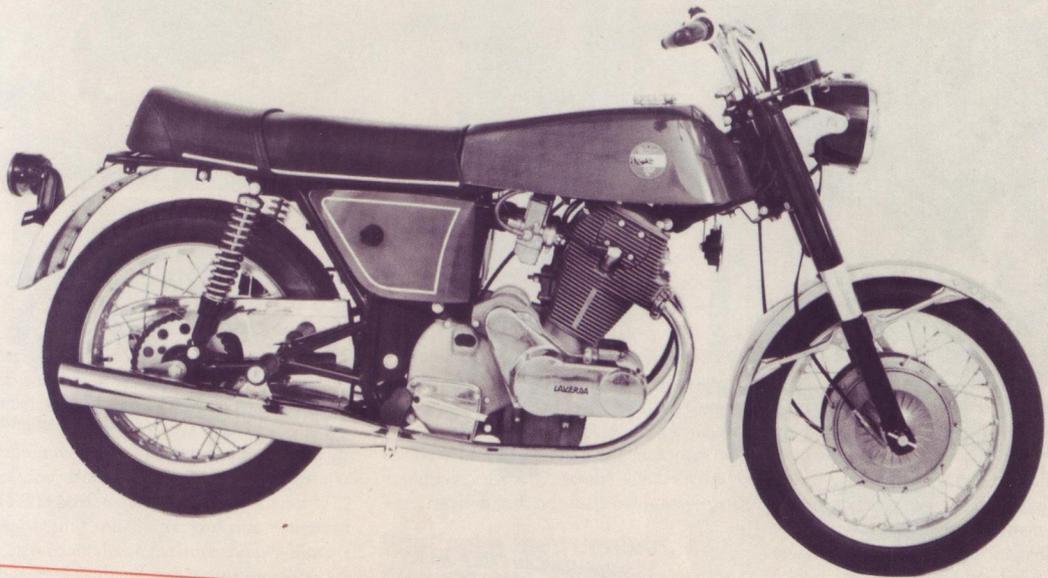
Für Publicity-Auftritte engagierte McCormack den damals 30-jährigen Stuntman Robert Craig „Evel“ Knievel, der mit einer American Eagle und auf deren Sitzbank stehend nicht nur Wheelies reißen, sondern auch Sprünge wagen sollte. Schließlich passte so eine durch die Luft fliegende Laverda perfekt zum Adler-Kopf im Eagle-Tankemblem und war der Hingucker des Titelblatts vom ersten Prospekt 1968 (sechseitig und in Farbe). Dass das Sprungfoto spiegelverkehrt abgedruckt war – zu er-



Kleiner Kraftstoffbehälter aus Gfk, aber mit großem Tankdeckel. Und der Originallenker war noch viel breiter. Die „Ochsenaugen“-Blinker wollte der TÜV haben



AMERICAN EAGLE 750 ROAD SPORT



750 ROAD SPORT SPECIFICATIONS

Engine	Twin cylinder, 4-stroke Single overhead cam
HP/rpm	60bhp @ 6,600rpm
Speed range	115-118mph
Compression ratio	7.7:1
Bore/stroke	80mm x 74mm
Transmission	5 speed, constant mesh
Clutch	multi disc-wet type
Starter	electric

Brake, front	right hand internal expanding
Brake, rear	left foot internal expanding
Tire, front	3:50 x 18"
Tire, rear	4:00 x 18"
Suspension, front	telescopic oil dampened
Suspension, rear	swing arm oil dampened

Length	88"
Width	35"
Seat Height	31-1/2"
Wheel base	57"
Road clearance	7"
Dry weight	480 lbs.
Fuel capacity	with Touring Tank 3 gal. with Racing Tank 5 gal.
Colors	Black, Candy Red, Blue, Metal flake Red, Green, Blue

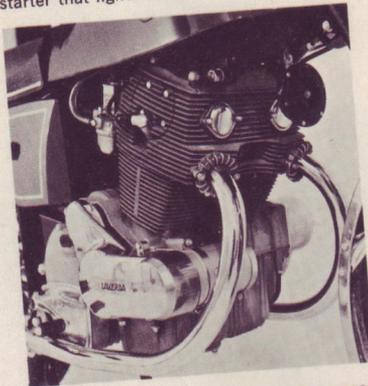
All prices and specifications subject to change without notice.

McCORMACK INTERNATIONAL MOTORS / 17422 PULLMAN / SANTA ANA, CALIFORNIA 92705

„Road Sport“ hieß die Touren-Version der
American Eagle 750. Drei US-Gallonen Fassungsvermögen –
noch nicht einmal zwölf Liter – konnten maximal getankt werden

...the great
american
revolution

Are you ready for the best 750 going? At 130 miles an hour, American Eagle's Super Sport should only belong to a connoisseur. Someone who can translate 750cc's of high performance into an emotional experience. A big bike with brakes that stop, 68 horsepower to get it moving again, and an electric starter that lights the fire in the first place.



This overhead cam engine and five speed transmission is ready to shoot you through the quarter in 12.8 seconds. In style.



only AMERICAN EAGLE dealers
offer a complete line of . . .

MOTORCYCLES / SNOWMOBILES / DUNE BUGGIES / MINI-BIKES / ACCESSORIES

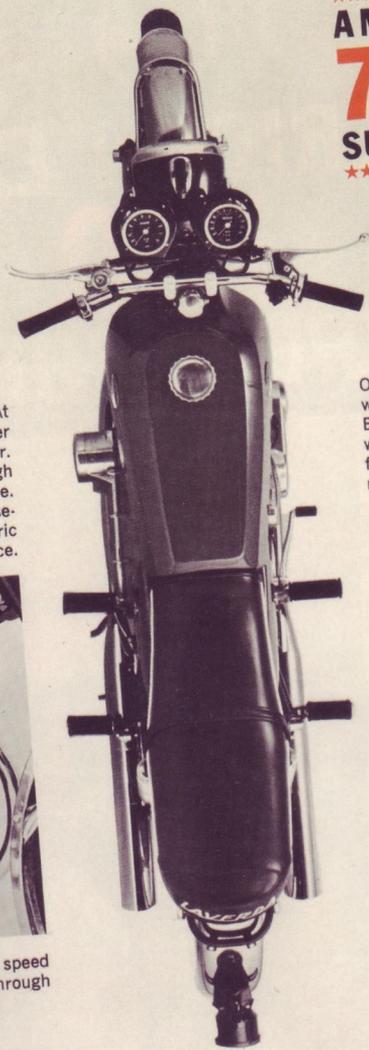
TEST RIDE
AMERICAN EAGLE
AT:

Printed in U.S.A.

#3103129

769-2000

AMERICAN EAGLE
750cc
SUPER SPORT



Only the worlds finest equipment makes it with American Eagle. Ceriani front forks, Bosch electrics, Smith instruments, Borani wheels, all the best for the flagship of the fleet. And to prove it, a 12 month, 12,000 mile warranty.



See your American Eagle dealer . . . it's where it's happening.

750 PRODUCTION ROAD RACER



Available with choice of Road Racing Trim (pictured above), or Super Sport (pictured on front of spec sheet).

Rückseite des „Road Sport“-Prospektblatts.
Versprochen wurden auch „die beste Ausstattung der Welt“
und zwölf Monate oder 12 000 Meilen Garantie

Was einem schüttelnden englischen Zweizylindermotor standhält, war auch für Laverda gut genug, deshalb also Smiths-Instrumente. Und der Bosch-Scheinwerfer fand sich auch an BMW-Motorrädern



kennen an dem in Fahrtrichtung links statt rechts vor dem Kurbelhaus montierten Bosch-Generator – schien keinem auffallen zu sein.

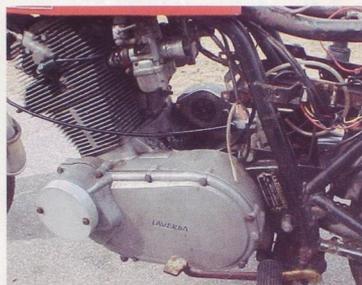
Mit 1675 Dollar kostete eine American Eagle rund 20 Prozent mehr als vergleichbare Modelle anderer europäischer Hersteller wie etwa eine 650er Triumph oder Moto Guzzi V7. Nur eine BMW R 75/5 sollte mit 1850 Dollar ab 1970 noch teurer werden. Eine Harley-Davidson Sportster XLCH kostete 1969 übrigens auch nur 1770 Dollar und appellierte, wie eine American Eagle, ebenfalls an patriotische US-Motorradfahrer. Anhand von Motornummern ermittelt, dürften es 1968 lediglich nur etwa 90 Exemplare gewesen sein, die von Laverda in Breganze schließlich als „American Eagle 750“ in den USA angeboten wurden.

John McCormack aber gab deshalb noch längst nicht auf und bestellte eine zweite Ladung, die bei Laverda gleich nach den Werksferien im August 1968 als 1969er Modelle gebaut werden sollten. „American Eagle 750 Classic“ hieß nun das Motorrad, und den ersten Testbericht gab es in der anderen der beiden US-Fachzeitschriften, in Cycle.

Nach wie vor wurden 60 PS bei 6500/min als Höchstleistung angegeben, und beim Viertelmeilen-Sprint waren die Cycle-Tester

mit 14,25 Sekunden gerade mal 0,11 Sekunden schneller als die Kollegen von Cycle World wenige Wochen zuvor. Keine drei Sekunden später und mit weiterhin voll hochgezogenen Gasschiebern war das Motorrad unter dem knapp 80 Kilogramm schweren Testfahrer schon 100 Meilen pro Stunde (161 km/h) schnell. „Und auf ebener Strecke fühlt sich die Maschine dabei an, als könne sie dieses Tempo mühelos und beliebig lange halten“, so die Cycle World-Testermeinung. Und dazu noch waren sie

Englische Instrumente, Elektrik aus Deutschland, Gabel, Federbeine und Bremsen aus Italien



begeistert vom angenehm sanften Lauf des Zweizylinders. „Sowohl im Sitz als auch am Lenker, an den Fußrasten oder am Kraftstoffbehälter, also an allen Stellen, an denen Körperteile des Fahrers etwas spüren könnten, herrschte bemerkenswerte Ruhe.“

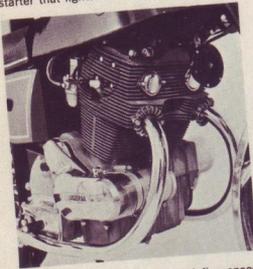
Sehr gute Kritiken erhielt die American Eagle 750 Classic auch für die Abstimmung ihres Fahrwerks. „Auf kurvenreichen und holprigen Straßen ist das Motorrad dank seines verwindungssteifen Rahmens samt Schwinge und der exzellenten Ceriani-Gabel und -Federbeine in seinem Element“, und der Grund dafür wurde ebenfalls gleich erklärt: „Je geringer die ungefederten Massen im Verhältnis zur Gesamtmasse, umso besser der Fahrkomfort und das Fahrverhalten. Über den Daumen gepeilt, dürfte bei der



Restaurierungsmuster im Auslieferungszustand. Nur echt mit dieser Fahrgestellnummer samt Typenschild

...the great
american
revolution

Are you ready for the best 750 going? At 130 miles an hour, American Eagle's Super Sport should only belong to a connoisseur. Someone who can translate 750cc's of high performance into an emotional experience. A big bike with brakes that stop, 68 horsepower to get it moving again, and an electric starter that lights the fire in the first place.



This overhead cam engine and five speed transmission is ready to shoot you through the quarter in 12.8 seconds. In style.



only AMERICAN EAGLE dealers
offer a complete line of ...

MOTORCYCLES / SNOWMOBILES / DUNE BUGGIES / MINI-BIKES / ACCESSORIES

AMERICAN EAGLE
750cc
SUPER SPORT



Only the worlds finest equipment makes it with American Eagle. Ceriani front forks, Bosch electrics, Smith instruments, Borani wheels, all the best for the flagship of the fleet. And to prove it, a 12 month, 12,000 mile warranty.



See your American Eagle dealer ... it's where it's happening.

750 PRODUCTION ROAD RACER



Available with choice of Road Racing Trim (pictured above), or Super Sport (pictured on front of spec sheet).

Laverda und unter einem 75 Kilogramm schweren Fahrer der Anteil der ungefederten Massen etwa zehn Prozent ausmachen. Das ist sehr wenig, selbst im Vergleich zu den Verhältnissen bei Rennmaschinen. Die Classic ist ein flinkes Motorrad, das dazu noch auf schlechten Straßen regelrecht zu schweben scheint, anstatt in Kurven in einen Eiertanz zu verfallen. Nur der Hauptständer störte uns, der beim Aufsetzen in Schräglage Mann und Maschine auszuhebeln versuchte.“

Weiteres Lob erntete das Motorrad in Sachen Verarbeitung, die „bei weitem besser ist, als wir es bei italienischen Motorrädern erwartet hätten. Die Hochglanz-Chromschicht auf der Auspuffanlage, am Kettenschutz, an Brems- und Schaltpedal, an den Federn der hinteren Federbeine und noch vielen weiteren Details blätterte nicht ab. Beide Schutzbleche sind aus poliertem Edelstahl, und ganz besonders gefiel uns der kleine Gepäckträger auf dem Tankrücken.“ Soweit also die Fachzeitschrift Cycle über die zweite Ladung American Eagle 750-Exemplare, die für John McCormack bei Laverda in Italien entstanden waren. Nur etwa 110 sollen es gewesen sein, die in die USA verschifft worden sind, womit wir bisher bei höchstens 200 Stück der als „American Eagle 750“ ausgewiesenen großen Laverda angelangt wären.

Zirka 65 weitere Eagle-Exemplare sollten es 1970 werden, in Breganze auf Basis der Laverda

Nur fürs Foto: Die Eagle mit aufgesetzter Höckersitzbank, wie es sie im „Road Racing Trim“ laut kleinem Prospektfoto (oben) auch hätte geben sollen



"AMERICAN EAGLE" Overhead Cam 750

The EAGLE 750 is a completely modern motorcycle, featuring a 60 horsepower overhead cam engine with a 5-speed transmission and an electric starter. Rapid acceleration and smooth high speed touring are this baby's real calling. Just try one and see what luxury and explosive performance are all about.

tion and smooth high speed touring are this baby's real calling. Just try one and see what luxury and explosive performance are all about.



Der höchstwahrscheinlich ausgestopfte Adler ist gelandet, während die „Puppe“ neben dem stolzen American Eagle-Besitzer echt sein dürfte

750 S gefertigt. Für deren auch mit Hilfe von 30er (statt 29er) Vergasern von Dell'Orto leicht leistungsgesteigerten Motor wurden für die American Eagle 750 Super Sport nun stolze 68 PS bei 8500/min angegeben – eine mehr als fragwürdige Nenndrehzahl, wie auch die Tester von Cycle World gleich erkannten. „Nach 7200/min fällt die Leistung rapide ab, dabei beginnt der rote Bereich erst bei 8500/min. Jedenfalls hat der Motor noch Drehzahlreserven, falls es der Fahrer versehentlich mal übertreiben sollte, und die mittlere Kolbengeschwindigkeit übersteigt nur ganz kurz die für Serienmotoren allgemein kritisch gesehene Grenze von 4000 Fuß pro Minute.“

Zu Jahresbeginn 1970 hatte die US-Fachzeitschrift wieder eine Testmaschine erhalten und ermittelte im Vergleich zu den früheren Eagle-Exemplaren zwar keine besseren Zeiten über den Viertelmeilen-Sprint und die nach dieser Distanz erreichte Geschwindigkeit, wohl aber respektable 114,52 mph Höchstgeschwindigkeit (knapp 185 km/h) und beurteilte in der Ausgabe April 1970 abschließend wohlwollend: „Dieses Motorrad beweist, dass großvolumige Touren-

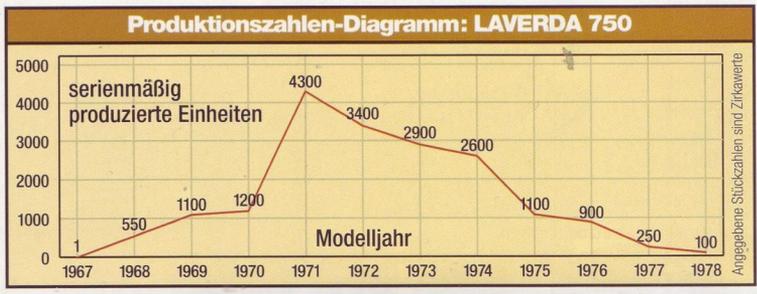
maschinen nicht auch wie schwerfällige Elefanten daherkommen müssen.“

Zu diesem Zeitpunkt war das Ende einer American Eagle 750 bereits abzusehen. Sie sollte 1970 knapp 1700 US-Dollar kosten, während eine Honda CB 750 schon für

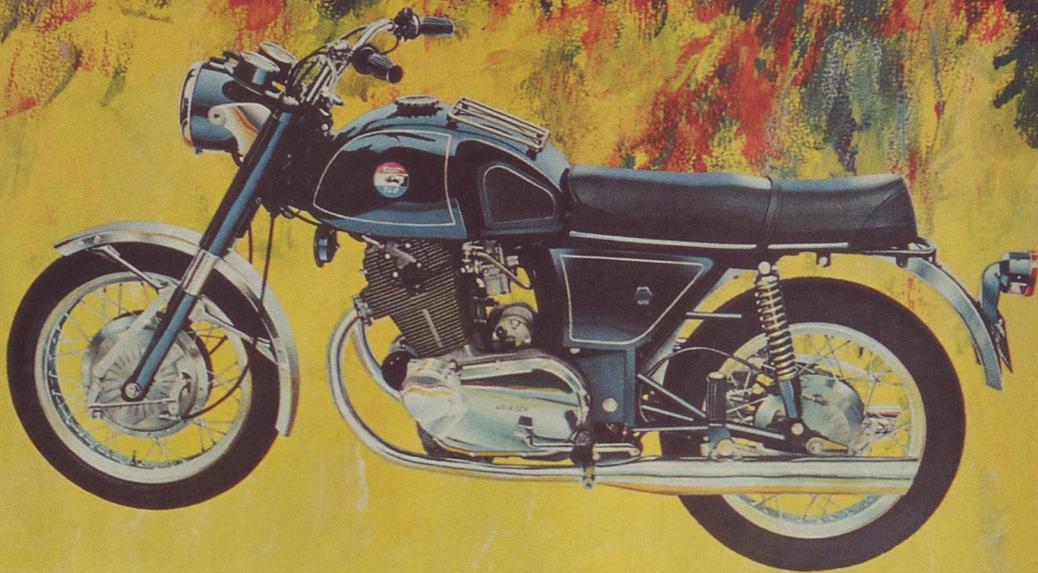
Das bescheidene Geschäft mit Eagle-Versionen störte Laverda kaum. Auf dem Rest der Welt verkauften sich ihre 750er blendend

400 Dollar weniger zu haben war. Und bei aller Liebe zur Nation war den US-Motorradfahrern in diesem Fall der Honda-Schriftzug auf dem Tank lieber als der Weißkopfspeeder, zumal darunter ein prächtiger Vierzylinder-Reihenmotor im Rahmen steckte. John McCormack ging das Geld aus, und 1971 war sein Traum ausgeträumt: pleite.

Die ab Ende 1972 in Breganze gefertigten und in die USA importierten 750er Zweizylinder hießen nun auch dort Laverda und wurden vom neuen Importeur als „Lamborghini auf zwei Rädern“ gepriesen. Kein schnöder Ferrari oder gar Maserati



the American Eagle O.H.C. 750cc



All new, yet most likely to become a classic

Yes, the American Eagle 750cc is the new touring machine most likely to become a real classic.

How do you design a classic?

You take an all American team of outstanding experts who understand the needs and desires of the American motorcyclist. You add 18 months of research and engineering, and thousands of hours of road testing under the most difficult conditions (sea level to Pike's Peak — from 120 degrees in the deserts to below zero in the mountains — heat, snow, rain and mud). And you redesign, add the best components available, and test some more until you're finally satisfied that it is the finest touring machine on the road.

The results: A large displacement, vibration free, touring motorcycle with unmatched handling characteristics — the first modern motorcycle larger than 450cc with a combination of overhead cams, electric starter and 5-speed transmission. An extremely smooth 4-stroke, single overhead cam engine that doesn't leak oil — extra heavy duty crankshaft supported by five large main bearings. (The engine and frame are manufactured to rigid American Eagle specifications by Laverda.)

Is that all? Hardly. You also get — • dual concentric carburetion • competition type Smith instruments • 12-volt Bosch electrical equipment • stainless steel fenders • double leading shoe front brake • drive train shock absorbers in clutch and rear wheel to cushion shock of power transmitted • tri-plex primary drive chain • duplex cam drive chain • Ceriani suspension front and rear • Boranni aluminum alloy wheel rims • standing start ¼ mile — 14.0 seconds • brake horsepower — 60 hp at 6500 rpm • rubber mounted mufflers, headlights, gas tank and instruments • and a 12,000 mile or 1 year warranty (parts and labor).

And there are more American Eagle CLASSICS coming in other styles and displacements.

Initial franchises are now being established.



MCCORMACK INTERNATIONAL
MOTORS INCORPORATED

P. O. Box 10910 / Santa Ana, Calif. 92711
Phone (714) 540-9944 / 654 Young Street



„Ganz neu, und trotzdem schon ein Klassiker“: Statt auf Sportlichkeit zu setzen wurde eine American Eagle weiterhin als Supertourer angepriesen



Nur echt mit diesen Felgen, und so wird „Borrani“ richtig geschrieben

wurde von den Werbetextern als Vergleich erwähnt. Offenbar stand bei den Amis schon damals ein Auto aus dem Hause Ferruccio Lamborghini höher im Kurs. Dass die Eagle-Verkaufszahlen mehr als bescheiden bleiben sollten, störte im Werk in Breganze niemand. Denn im alten Europa sollte ab 1970 die Nachfrage nach den 750ern von Laverda die Kassen klingeln lassen.

Worin unterscheidet sich nun eine der seltenen „American Eagle“-Laverda von den auf dem Rest der Welt verkauften 750er Laverda-Zweizylinder-Modellen, einmal abgesehen vom breitem Lenker, vielleicht

Allein die Embleme am Kraftstoffbehälter machen aus einer Laverda noch lange keine American Eagle

noch vom (exklusiv für eine Eagle in den USA gefertigten) Gfk-Tank und natürlich auch von den (in Italien gefertigten) angeschraubten Emblemen daran?

Natürlich auch an der links am Rahmen in Höhe der hinteren Motor-Getriebe-Halterung eingeschlagenen Nummer und dem dort angeklebten Typenschild mit der Aufschrift „Made in Italy by Moto Laverda for: McCormack International Motors Inc.“ Die Fahrgestellnummer war zunächst waagrecht



Evel Knievel, ganz in weiß, wurde für diverse Shows auf einer American Eagle engagiert

eingeschlagen, bevor für die 1970er Modelle (mit geringfügig geänderten Rahmen) auch die hintere Motor-Getriebe-Halterung geändert und daran die Fahrgestellnummer schräg nach unten verlaufend eingeschlagen wurde. Hinzu kam eine in Italien vorgeschriebene Kombination aus Buchstaben und Zahlen, die im Falle einer 750er Laverda „DGM 5932 OM“ lauten muss. Weil aber die American Eagle-Ausführungen in die USA exportiert wurden, wurde auf die werksseitig zwischen den Buchstaben DGM und OM eingefügte vierstellige Zahl verzichtet. Stattdessen wurde von McCormack International Motors Inc. unterhalb der Fahrgestellnummer ein Typenschild angeklebt. Und nur damit ist eine 750er Laverda letztendlich eine echte American Eagle. □

