

KlassikMotorrad

MOTORRAD MAGAZIN
MO Sonderheft



US-Version:
BMW R 75/5

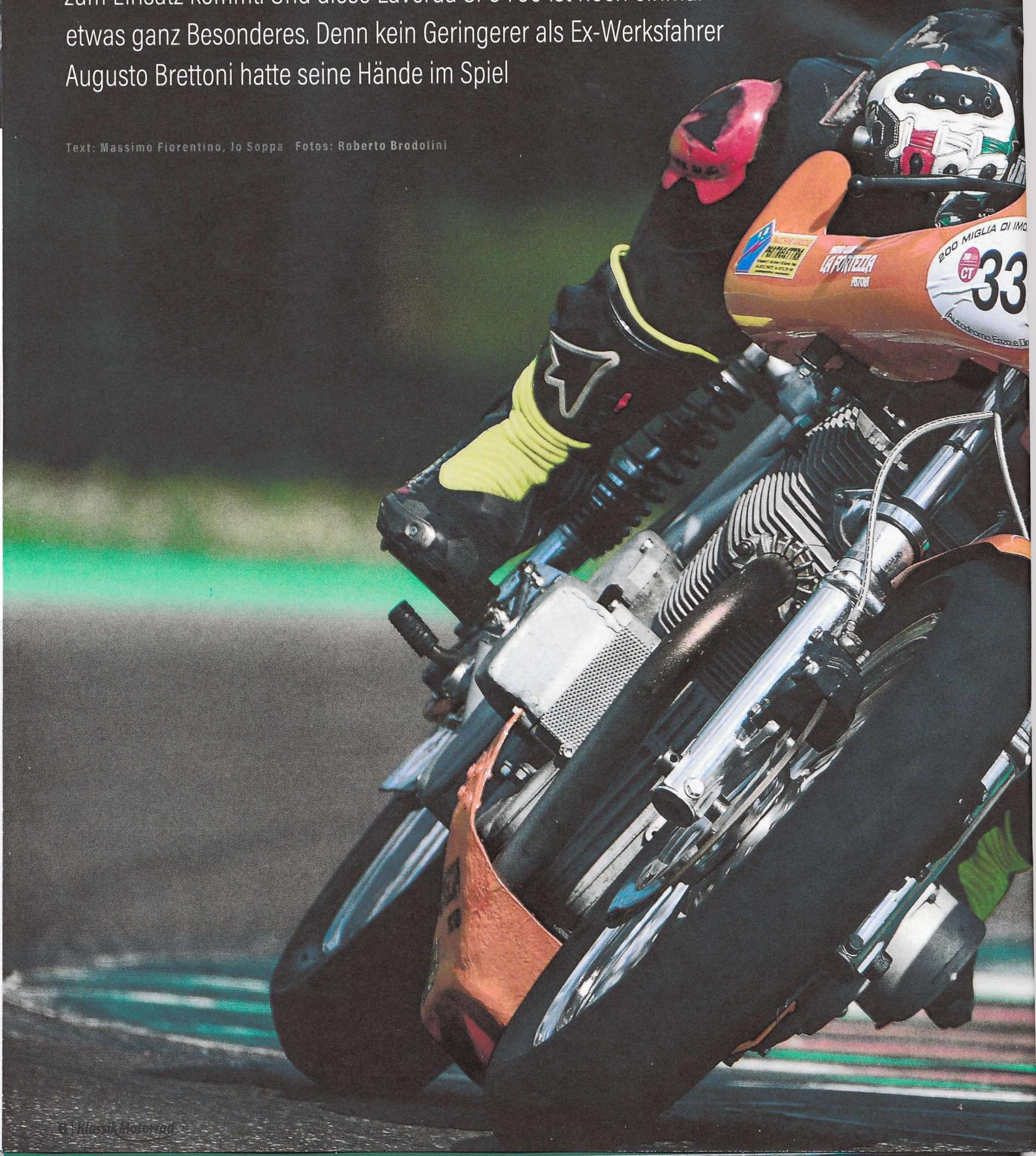
70er Jahre-Hit:
Honda CB 250 K4

Design-Kawasaki:
Vetter Mystery Ship

Wahre Leidenschaft

Gemütlichkeiten sind hier außen vor. Wir sprechen von einem lupenreinen Rennmotorrad, das im Vintage-Motorsport ernsthaft zum Einsatz kommt. Und diese Laverda SFC 750 ist noch einmal etwas ganz Besonderes. Denn kein Geringerer als Ex-Werksfahrer Augusto Brettoni hatte seine Hände im Spiel

Text: Massimo Fiorentino, Jo Soppa Fotos: Roberto Brodolini





Kein Schongang.
Laverda-Eigner
Raffaele Penta holt
bei Vintage-Rennen
alles aus seiner
750 SFC heraus

Wer es nicht selbst erlebt hat, mag darüber den Kopf schütteln. Aber Motorräder können durchaus so etwas wie eine mechanische Seele haben. Ganz besonders gilt das für Motorräder aus dem Städtchen Breganze, und ganz besonders trifft diese Feststellung auf die Laverda 750 SFC zu.

Raffaele Penta gehört zu den stolzen Eignern einer dieser seltenen, seriennahen Werksrenner. Der 65-jährige Unternehmer lebt in der Nähe von Florenz, beruflich handelt er mit landwirtschaftlichen Maschinen, aber seine wahre Leidenschaft gehört seit jeher den Motorrädern. Regelmäßig geht er bei Klassik-Rennen an den Start. Da wird zwar nach Gleichmäßigkeit der gefahrenen Runden gewertet, damit jeder Teilnehmer gemäß eigener Vorliebe und kalkulierter Materialschonung seine Runden drehen kann, aber Penta stellt gleich eines klar: „Die zweite gefahrene Runde gilt bekanntlich als Richtwert für die restlichen Rundenzeiten. Je geringer die Differenz, desto besser die Gesamtwertung. Aber das ist nicht mein Ding. Ich versuche, in jeder Runde alles aus dem Apparat herauszuholen. Kleinmachen und Vollgas, kein Schongang.“

Erstaunlich, dass sich Raffaele für diesen Zweck ausgerechnet eine Laverda zugelegt hat. Der Twin ist bekanntlich als gnadenloser Vibrator berüchtigt, vor allem, wenn er auch noch am Drehzahllimit bewegt wird. Allerdings steckt in seiner Laverda auch ein spezieller Motor. Basis seines Klassik-Renners ist eine 1971er SFC, also ein Modell aus der ersten Serie mit dem hohen Rahmenheck. Aber wie kam er überhaupt auf Laverda? Raffaele erzählt:

„Das ging schon vor Jahrzehnten los. In meiner Heimatstadt knurrte dann und wann eine Laverda durch die Straßen. Das Motorrad gefiel mir spontan. In unserem Motorrad-Club gab es dann einen Heißsporn, der damit zornig Rennen fuhr. Der Apparat war zu seiner Zeit auf der ganzen Welt begehrt, selbst heute noch. Viele Leute kommen im Fahrerlager immer wieder zu meinem Motorrad, nur um es einmal aus-

der Nähe anschauen zu können. Der Motorblock ist recht schwer, aber insgesamt ist das Motorrad nicht zu schwierig in der Handhabung. Allerdings habe ich auch einiges an Arbeit in das Fahrwerk gesteckt. Gemäß den Regularien darf am Motor nicht viel abgeändert werden. Mein Laverda-Twin wurde von Augusto Brettoni getunet. Das Motorrad ist deshalb wirklich schnell.“

Eine Straßen-Laverda hat Raffaele nie besessen. Zu seiner SFC kam er vor gut 20 Jahren eher zufällig. Das Motorrad gehörte einem Freund, und der fragte ihn eines Abends in gemütlicher Runde am Dorfplatz, ob er nicht Interesse an einem Kauf hätte. Natürlich hat Raffaele prompt ja gesagt. Dann ging die Feinarbeit los. Die Vorderradgabel stammt von Andreani, die beiden einstellbaren Federbeine sind von Bitubo.

Raffaele, Jahrgang 1959, war schon immer von Geschwindigkeit besessen. Schon als Kind besuchte er die Stadtrennen in Cesenatico und jubelte den Fahrerhelden vom Schläge Pasolini und Villa zu. Der Geruch von Castrol-Rennöl ging nie wieder aus seiner Nase: „Die Leidenschaft für Motorräder wirst du nie wieder los. Zweiräder gehören für mich schon immer dazu. Als wir noch Kinder waren, fanden mein Bruder und ich ein altes Motorrad von meinem Vater im Schuppen. Aber der Motor fehlte. Irgendwo trieben wir einen auf und bastelten ihn mit Geschick und Draht in den Rahmen. Dann ging es mit halsbrecherischem Tempo



Hohes Heck.
Diese SFC stammt
noch aus der
ersten Serie von 1971.
Fahrer Penta hat
sich die Sitzposition
sogar noch ein
Stück höher
gelegt

mäßig hingen sie in Franco Ravaglis Werkstatt ab. Dort trafen sich stets die 50er-Rennfahrer, denn Ravagli war Experte für die Minarelli-Motoren. Raffaele reckt beide Hände beschwörend gen Himmel: „Wir träumten davon, mit einer Fünfziger in Mugello an den

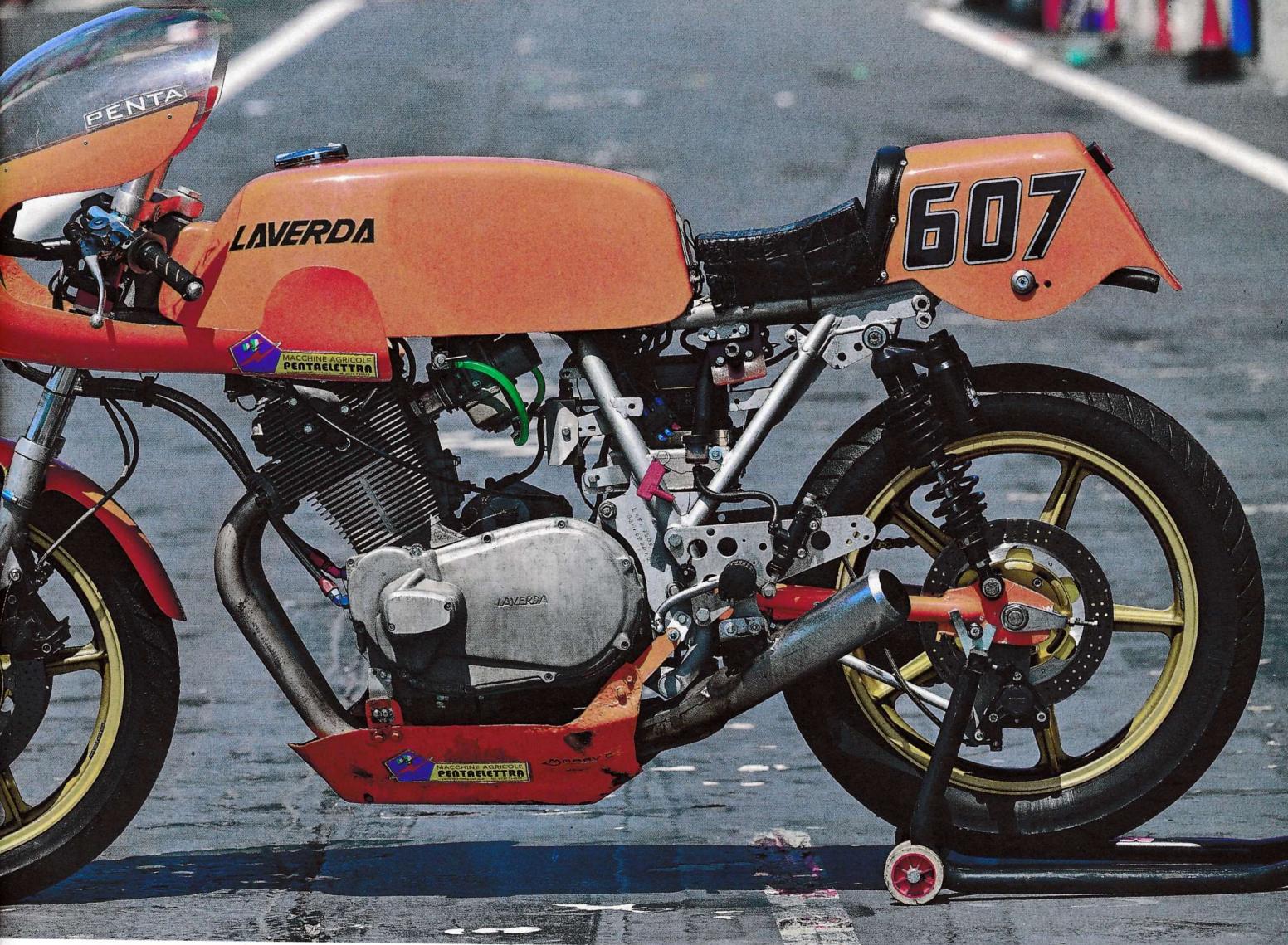
Start zu gehen. Mit alten Teilen aus Ravaglis Werkstatt waren wir dabei, uns einen Renner Stück um Stück aufzubauen. Aber für den Start hätten wir die Erlaubnis der Eltern gebraucht. Stattdessen tauchte eines Tages unser Vater in der Werkstatt auf. Er hatte Brennholz geladen und kam mit einem dicken Knüppel auf uns zu. Seine Ansage war unmissverständlich. Entweder Ihr baut das Motorrad sofort wieder auseinander, oder ich benutze den Knüppel hier und zerlege euch Beide gleich mit dazu.“

Das war sicher nicht im Sinne heutiger Erziehungsberater, aber die Ansage zeigte Wirkung. Weder Paolo

Ungestüme Kindheit. Das malade Motorrad aus dem Schuppen wurde mit Bindedraht wild flott gemacht

den Berg runter. Eines Abends entdeckte uns der Vater bei diesem Treiben. Er baute prompt das Vorderrad aus und warf es auf seinen Traktoranhänger. Natürlich sind wir dann hinter dem Trecker hergerannt, und haben bei passender Gelegenheit das Vorderrad wieder heruntergefischt. Wilde Zeiten.“

So war es kein Wunder, dass die beiden Brüder in die heiße Phase der italienischen 50er hineintrudelten. Regel-



noch sein Bruder gingen in Mugello an den Start. Im Nachhinein gibt Paolo seinem Vater in gewisser Weise Recht: „Vielleicht war es auch besser so. Möglicherweise hat uns der Vater damit das Leben gerettet. Denn mit unserer arglosen und unerschrockenen Einstellung wäre das nicht lange gut gegangen.“

Auf der anderen Seite hat Raffaele die Rennerei tief im Inneren nie losgelassen. Und so gab schließlich der Kauf der Laverda den späten Anschub, es doch noch auf der Rennstrecke zu probieren, wenn auch nicht in einer „richtigen“ Rennklasse. Klassik-Sport betreibt er jetzt immerhin schon 13 Jahre, und die Sache ist bislang immer gut gegangen. Nicht zuletzt auch dank der Freundschaft mit Augusto Brettoni, der für Paolo weit mehr ist als nur der erfahrene Laverda-Mann, Ex-Werksfahrer und somit auch eine wahrhaftige, lebende Legende der Szene.

Wer Raffaele Penta auf der Strecke im Sattel seiner Laverda beobachtet,

der ist beeindruckt vom exakten und sauberen Strich, den er Runde um Runde zelebriert. Dennoch ist seine Sichtweise auf die SFC keinesfalls vom üblichen Mythos, der um diesen Modelltyp weht, verklärt: „Motorleistung und Fahrwerk der SFC sind wirklich exzellent. Aber der Motor ist ein schwerer Brocken. Man muss das Motorrad wirklich verstehen lernen. Im Vergleich zu einem modernen Sportmotorrad fährt sich die Laverda völlig anders. Die gestreckte Sitzposition ist wirklich extrem. Der heutige Fahrstil mit Knie auf dem Boden kommt da nicht infrage. Tatsächlich musste ich mich auf das Motorrad einspielen und lernen, es richtig zu fahren. Das erste Jahr mit der SFC war deshalb ein reines Lernjahr. Rennen um Rennen wuchsen wir beide mehr zusammen. Inzwischen läuft das für mich auf einem sehr befriedigenden Level ab.“

Wenden wir uns nun einem Mann zu, der neben den beiden Laverda-Brüdern

Sammelt in seiner Klasse die Pokale. Laverda SFC-Eigner Raffaele Penta, 65. Im Hauptberuf Agrarmaschinen-Händler in der Nähe von Florenz





Motor aus Brettonis
Werkstatt. Kein
Elektrostarter, dafür
Kühlluftzufuhr auf der
Lichtmaschinenseite und
viel Sicherungsdraht



Laverda-Legende Augusto Brettoni. Die 82 Jahre sieht man dem immer noch aktiven Tuner nicht an

wie kaum ein anderer Protagonist für die Marke steht: Augusto Brettoni. Inzwischen ist der Ex-Werksfahrer 82 Jahre jung, und das ist kein charmanter Schönsprech. Der Mann strahlt eine Fitness und Spannkraft aus, dass man ihn glattweg 30 Jahre jünger einschätzen könnte. Brettoni lebt und arbeitet in Barberino Val d'Elsa, das liegt etwa 40 Kilometer südlich von Florenz. Er dürfte wohl der erfahrendste Laverda-Tuner weltweit sein, speziell dann, wenn es um die SFC-Versionen geht. Der Motor in Pentas Laverda stammt aus Brettonis Werkstatt. Und der Meister bemerkt: „Um genau zu sein, der Motor ist immer noch mein Eigentum.“

Brettoni fuhr von 1969 bis 1973 mit und für Laverda Rennen. Beim berühmten Rennen in Imola war er 1972 ebenfalls am Start, holte damals den neunten Platz. Schließlich kümmerte er sich bis 1978 um die Laverda-Werksrennen. Seine Erfolgsliste ist lang. Sein vielleicht größter Triumph war der Sieg beim 24-Stunden-Rennen in Barcelona am 4. Juli 1971, sein Partner war damals Sergio Angiolini.

Fragen wir den berühmten Laverda-Tuner also direkt, ob der Motor in Raffaeles Motorrad dem Siegermotor

von 1971 entspricht: „Nein, damals fuhren wir mit einem SF-Motor, der noch mit Grauguss-Kalotten bestückt war. Der entsprach weitgehend der Serie, ausgenommen die größeren Vergaser und Ventile. Hier sprechen wir von einem SFC-Motor mit Bronzekalotten im Leichtmetall-Zylinderkopf.“

Raffaele ist jedenfalls vom Leistungsvermögen seines Laverda-Twins begeistert. Er sagt, es sei klar der schnellste

Knappe 80 PS Leistung liefert der Brettoni-Twin. Allerdings nicht an der Kupplung sondern am Hinterrad

Twin in der Vintage-Klasse. Doch eine solche absolute Einordnung ist schwierig. Raffaele hat dazu eine Geschichte auf Lager: „Vor Jahren kam in Mugello ein anderer Fahrer nach dem Training zu mir und wollte wissen, wie viel Leistung die Laverda hätte. Ich sagte, sie hätte so um die 78 PS. Der meinte dann, ich wolle ihn auf den Hebel nehmen. Denn sein Motorrad hätte angeblich gut 90 PS und er könne sich gerade so in meinem Windschatten halten. Tatsächlich hat die Laverda die 78 PS am Hinterrad, und die 90 PS des anderen Motorrads bezogen sich auf die bis zur

Kurbelwelle zurückgerechnete Leistung. Der Wert hört sich natürlich eindrucksvoller an, nützt aber nichts, weil in jeder Getriebestufe wieder durch Reibung etwas davon verloren geht. Außerdem wiegt die SFC gerade einmal 178 Kilogramm gegenüber dem SFC-Serienmodell, das 208 Kilogramm auf die Waage bringt.“

Augusto Brettoni kam im Jahr 1969 zu Laverda. Er war dann sogleich in die Weiterentwicklung der 750er Twins involviert. Die Schwachpunkte, die sich zeigten, wurden so nach und nach beseitigt. Für die Sportmotoren galten nochmals andere Richtlinien. Dazu Brettoni: „Alles in allem gibt der Laverda-Twin keine großen Geheimnisse auf. Um den Motor ans Laufen zu bringen, tauscht man als erstes die Duplex-Nockenwellenkette gegen eine einfache Rollenkette aus. Dann wird die gesamte Nockenwelle erleichtert. Der Kurbeltrieb wird penibel gewuchtet und höher verdichtende Kolben werden eingepasst. Im Grunde ist es das auch schon.“

Aber wie kam nun Raffaele Penta an so einen Brettoni-Motor? Brettoni schüttelt den Kopf und lacht: „Das war vor gut einem Jahr. Abends gegen sieben klingelt das Telefon. Penta war dran und erzählte, er sei in Mugello gestürzt, nun brauche er dies und das und ich soll es ihm schnell vorbei bringen. Moment, sagte ich, wenn, dann kommst du hierher in die Werkstatt, dann sehen wir weiter. Gegen halb zehn war er dann mit seiner zerstörten Laverda hier, und wir haben bis nach Mitternacht am Motorrad gearbeitet. Er fuhr dann wieder zurück zur Strecke, legte sich unterwegs irgendwo am Straßenrand noch schlafen, und gewann am nächsten Tag das Rennen. Aber mit meinem Motor, und der ist nur ausgeliehen. Inzwischen habe ich seinen Motor repariert, aber er will ihn nicht mehr zurücktauschen. Er findet immer wieder Ausreden, dass er den Motor noch behalten müsse. Kann ich ja verstehen, mein Motor geht klar besser als seiner.“

Blicken wir auf die SFC. Dieser Bautyp wurde von 1971 bis 1977 in drei technisch unterschiedlichen Ausführungen her-

gestellt. Die Geburtsstunde erlebte das Modell bereits 1969, als sich das Werk entschloss, an Langstreckenrennen teilzunehmen. In erster Linie wollte man der Motorradwelt damit die Zuverlässigkeit der neuen 750 SF demonstrieren. Für die ersten Rennen wurden deshalb modifizierte SF eingesetzt. Die guten Resultate animierten die Laverda-Brüder die SFC-Serie zu starten. SFC steht für Super Freni Competizione, übersetzt also „Super Bremse Wettbewerb“.

Offiziell wurde die SFC im November 1971 auf der Mailänder Messe vorgestellt. Das Fahrgestell war eng an das der SF angelehnt, von außen ähnelte der Twin ebenfalls der bekannten SF-Serie, die Innereien waren jedoch anders. Durchmesser von Ein- und Auslassventilen waren größer, die Kolben, Zylinder, Zylinderköpfe, Getriebe und die Kuppelung wurden dem Sporeinsatz entsprechend angepasst.

Beachtenswert ist die Änderung am Kurbeltrieb. Die aus sieben Einzelkomponenten zusammengepresste Kurbelwelle wurde gegenüber der SF-Version um ganze vier Kilogramm auf nun immer noch beachtliche 15 Kilogramm abgespeckt.

Wegen der Motorhöhe und Einbaulage im Brückengitterrahmen hat die SFC einen recht hohen Schwerpunkt. Sie fühlt sich in der Lenkung schwerfällig an und ist deshalb nicht einfach zu fahren. Enge Bergstrecken sind nicht gerade ihr Metier. Augusto Brettoni erklärt: „Tatsächlich wurde das Motorrad rein für Langstreckenrennen entwickelt. Dabei wurde der Renner für meine Fahrerstatur zugeschnitten, und ich bin 1,80 Meter groß. Dass kleine Fahrer nicht so gut zurecht kommen, kann ich verstehen.“

Die zweite Serie bekam deshalb einen modifizierten Rahmen. Das Heck wurde um fünf Zentimeter abgesenkt, aber auch damit blieb die Sitzposition noch immer extrem arrangiert.

Die SFC gab es mit verschiedenen Auspuffen, Zwei-in-zwei und Zwei-in-eins. Getriebeabstufung und Enduntersetzungen differierten und konnten vom Besitzer je nach Einsatzzweck abgestimmt werden. Stets gleich blieb



Der Knubbel auf der linken Motorseite zeigt: Letzte Version, bereits mit Elektronik-Zündanlage

die typische Lackierung in einem intensiven Orange. Zu diesem Farbton kursieren einige Legenden. Tatsächlich war auch in diesem Punkt der Langstreckensport der Richtungsgeber. Orange ist auf

bei den 24 Stunden von Oss war das Fahrerduo Angiolini/Hutten erfolgreich. Die erste Serie der SFC umfasste insgesamt 78 Einheiten. 1973 wurde die Produktion der 750 SFC, inzwischen die

dritte Serie, kurz gestoppt, weil man sich bei Laverda auf andere Modelle konzentrierte. Lediglich 549 Exemplare des seriennahen Werksrenners wurden gebaut. Originale sind inzwischen wahre Sammlerstücke, hinzu kommen noch etliche Replicas, die über die Jahre auf Basis der 750 SF entstanden sind, teilweise auch unter Verwendung originaler SFC-Bauteile. Wer sich also eine kaufen möchte, der sollte einen echten SFC-Kenner an seiner Seite haben. Einen wie Brettoni. □

Fahrwerk erste Serie, Motor letzte Serie. Der Mix funktioniert. Brettoni muss auf die Rückgabe warten

der Strecke gut zu erkennen, besonders auch bei Nacht.

In den ersten Monaten des Jahres 1971 wurden 23 Exemplare der SFC zusammengebaut. Zahlreiche Erfolge im Rennsport sollten herauspringen. Brettoni holte sich in Zeltweg den Sieg,

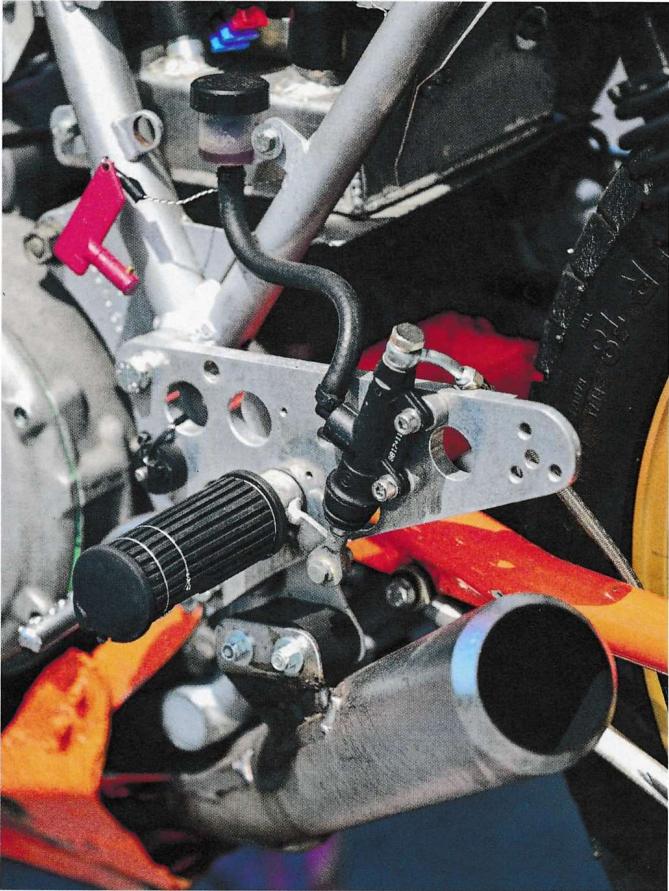
TECHNISCHE DATEN: Laverda 750 SFC, Modell 1971, Serie

Motor: Liebhaberpreis für echte Werks-SFC in einwandfreiem Zustand um 50 000 Euro

Leistung: 65 PS (48 kW) bei 7400/min

Motor: Vierzylinder-Zweizylinder-Reihenmotor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, über obenliegende Nockenwelle und Kipphebel betätigt. Bohrung x Hub 80 x 74 mm, Hubraum 744 ccm, Trockensumpforschmierung. Bordelektrik 12 Volt, Elektrostarter, Kontaktzündung. Zwei Amal-Vergaser, Ø 36 mm. Primärtrieb über Triple-Kette. Mehrscheibenkopplung im Ölbild. Kluengeschaltetes Fünfganggetriebe, Endantrieb über Rollenkette

Fahrwerk: Verlicchi-Brückengitterrahmen aus Stahlrohr, Rohrdurchmesser 35 mm. Motor mittragend. Ceriani-Teleskopgabel, Ø 35 mm, Federweg 140 mm. Stahlrohrschiene mit zwei Ceriani-Federbeinen, Federweg 90 mm. Drahtspeichenräder mit Borrani-Hochschulterfelgen aus Leichtmetall. Bereifung vorn 3,50-18, hinten 4,00-18. Vorn Duplex-Trommelbremse, Ø 230 mm, hinten Duplex-Trommelbremse, Ø 230 mm. Radstand 1480 mm, Sitzhöhe 780 mm, Tankinhalt 25 Liter, Gewicht mit leerem Tank 206 kg



Volles Rohr und viel Gummi. Letzteren braucht es, um die deftigen Vibratoren des Twins für Anbauteile und Fahrer zu bändigen. Deshalb auch die dicken Rastengummis. Nicht nur auf der Motorseite, auch am Fahrwerk hat der SFC-Eigner stark, aber reglementsgerecht aufgerüstet. Die klassische Telegabel wurde komplett überarbeitet, einstellbare Bitubo-Dämpfer bändigen das Heck. Leichte Gussräder optimieren das Handling

