

MOTORRAD fuhr **LAVERDA 750 SFC**

Langstreckenrennen wie der Bol d'Or erfreuen sich bei Fahrern und Publikum schon seit Jahren gleichbleibender Popularität. Bedeuten sie doch mit ihrem unmittelbar aus der Serie abgeleiteten Maschinenmaterial für viele eine realere Aussage über die Haltbarkeit und das Leistungsvermögen von Serienmaschinen als der Grand-Prix-Sport mit den der Serie weit entrückten Superrennern. Bleibt es Tunern vorbehalten, die japanischen Vierzylinder für diese Rennen herzurichten, so stellen Ducati, Moto Guzzi und Laverda schon ab Werk wettbewerbsfähige Modelle zur Verfügung.

A black and white photograph of a rider on a red Laverda 750 SFC motorcycle. The rider is wearing a white helmet, goggles, a dark jacket, and red gloves. The motorcycle is shown from a side profile, leaning slightly forward. The background is a plain, light-colored surface.

GETRIMMTER TO



Zanz links: Die doppelte Scheibenbremsanlage von Brembo zeigt ausgezeichnete Wirkung. **Links:** Auch im Hinterrad findet eine Scheibenbremse von Brembo Verwendung. Die Bremszangen sind direkt am Schwingenholm angeleitet. Über die auftretenden Bremskräfte und deren Aufnahme ist man allerdings geteilter Meinung. Man sieht das Gestänge der Fußbremse — mit Kugelgelenken! — die zum Hydraulik-Hauptzylinder emporführt. Unter dem linken Schwingenholm schaut frech das „2 in 1“-Megaphon heraus. Dieses von dämpfenden Elementen nicht belastete Rohr dürfte nicht wenig zur gesteigerten Leistung gegenüber zivileren Schalldämpfungsanlagen beitragen. **Fotos: Mei**

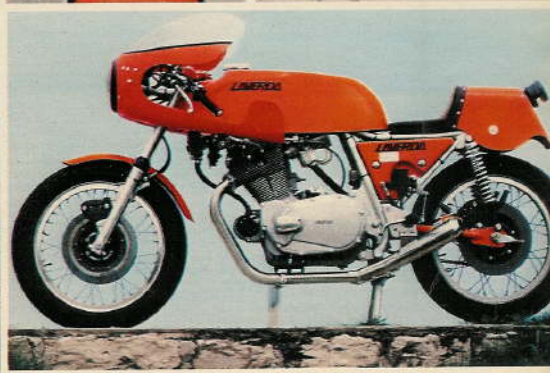
Rechts: Im Cockpit geht es spartenisch her. Sogar ein Tachometer für den gedachten Einsatzzweck überflüssiger Luxus.

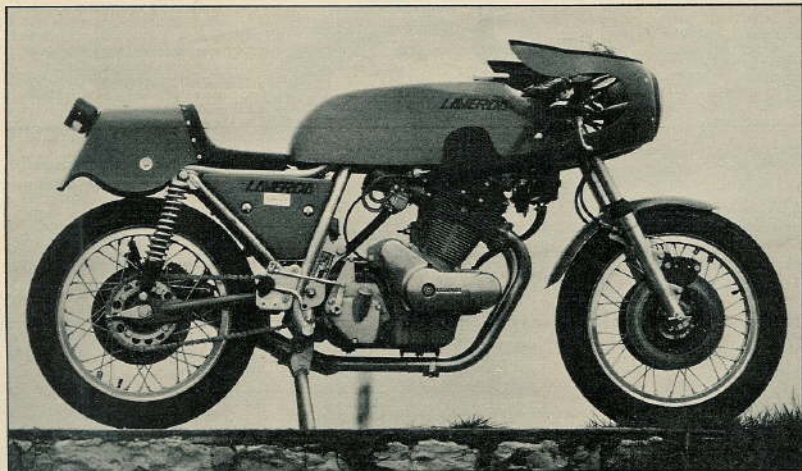
Ganz rechts: Über dem Schnell-Einfüllstutzen fürs Öl sitzt der elektrische Anlasser. Unter dem Deckel mit der Aufschrift Laverda läutet der Keilriemen, der die vor den Zylindern sitzende Lichtmaschine antreibt.

Unten: Hinter der Wölbung des Seitendeckels die kontaktlose Zündung.



OURER





In der Gesamtansicht wirkt die SFC beinahe wie eine englische Lady. Nein? Aber doch wenigstens der Motor?

Nach der Supersport von Ducati hatten wir jetzt Gelegenheit, die SFC von Laverda einem kurzen Probegalopp in Hockenheim zu unterziehen. Abgeleitet aus der 750 SF, steht der Zusatzbuchstabe C für Competizione, d. h. Wettbewerb. Konzipiert wurde das Modell schon relativ früh, die erste Vorstellung im MOTORRAD erfolgte schon in Heft 17/71. Im selben Jahr konnte das kleine Werk in Breganze beim 24-Stunden-Rennen von Barcelona mit einem zweiten Platz in der Gesamtwertung auch den ersten sichtbaren Erfolg mit nach Hause nehmen. Seither ist die SFC bei jedem Langstreckenwettbewerb für eine Überraschung gut, wenn auch ein so spektakulärer Erfolg, wie er den Bologneser Nachbarn beim 200 Meilen-Rennen in Imola 1972 gelang, noch auf sich warten läßt.

Auch auf den Anfahrtsstraßen zu italienischen Motorradrennen gehört das schöne, auffällige Motorrad mit zum farbtrohen Bild südländischer Zweirad-Mannigfaltigkeit. Die Jungs, die sie dort vielbewundert bewegen, wissen wahrscheinlich gar nicht, wie sehr wir sie um die Selbstverständlichkeit beneiden, mit der dort sogar das Auge des Gesetzes gegen die völlig ungedämpfte „Musik“ aus offenen Dellortos und dem Megaphon auch nicht mit Ungeduld, geschweige denn mit Strafzet-

teln reagiert. Doch zurück zur bundesrepublikanischen Wirklichkeit.

Wer die Alltagsauglichkeit und Zuverlässigkeit der japanischen Motorräder tagaus tagen miterlebt, wird den technologischen Vorsprung der Söhne Nippons zwar neidlos zugestehen müssen. Aber um so erfreuter und rascher schlägt das Herz, wenn er von der gewöhnlichen Pflichtübung ganz plötzlich zu einer Kür auf einem seltenen bunten Vogel von der Apenninhalbinsel umsteigen darf. Nichts gegen Schnitzel, aber manchmal hat man eben auch Appellat auf Langusten. Wen nimmt es Wunder, daß ein Mann, der im Stuttgarter Raum schon seit Jahren die Marken Suzuki und Moto Guzzi vertritt, beim Anblick der Laverda SFC sich spontan dazu entschloß, auch diese Marke in sein Firmenprogramm aufzunehmen. Die Firma Werner Hiller überließ uns generös die erste „Wettbewerbs“-Laverda für einen Tag im Hockenheim Motorodrom. Da die Zeit drängte, packten wir zu. Der bekannt großzügige Laverda-Importeur Bühler wird uns nicht böse drum sein, außerdem: Wer zuerst kommt, mahlt zuerst.

Motor: Sanfte Leistungssteigerung

Außerlich kann man dem Motor die einigen Mehr-PS gegenüber der SF nicht ansehen. Lediglich die „Mehr-“

luft, die der Motor durch unverstopfte Dellorto-Ansaugtrichter atmen kann, und ein nahezu ungedämpftes Megaphon, in das die beiden Krümmerrohre am Ende des Kurbelhauses münden, lassen auf intensive Füllung und wirksamere Auslaßabstimmung schließen. Auch heute noch, nachdem die Grundkonzeption des 750er Motors schon beinahe zehn Jahre alt ist, fällt die konstruktive Verwandtschaft dieses auf italienischem Reißbrett entstandenen Triebwerks mit dem CB 72-Motor von Honda auf. Das fängt mit der Verrippung und Gestaltung von Zylindern und Köpfen an und setzt sich über den Primärkettentrieb und die in einem Schacht zwischen den Zylindern laufenden Nockenwellenketten und die eine obenliegende Nockenwelle fort. Unseres Wissens war das Mitte der sechziger Jahre der Anfang einer Befruchtung, in der nicht mehr die Japaner aus dem Ursprungsland „Europa“ die Ideen abkupfernten, sondern umgekehrt. Ein anderer italienischer Motorradhersteller tut sich da heute noch viel weniger Zwang an, als einst Laverda...

Doch Überlegungen dieser Art werden für viele unserer Leser, die ungeduldig wie wir, die ersten Fahrindrücke kaum abwarten wollen, zu akademisch klingen oder aber wie ein Streit darum, wer zuerst da war, die Henne oder das Ei.

GETRIMMTER TOURER

Das Fahren:
Schalten Sie ab,
konzentrieren Sie sich!

Die SFC, wie wir sie in der letzten Modellvariante fahren konnten, dürfte mit der vom Werk angegebenen Leistung von 75 PS eine echte Replica der Werksrennmaschine der Jahre '72 und '73 sein. Diese neueste Version soll die fünf Mehr-PS gegenüber dem Vorgänger durch eine andere Brennraumgestaltung und eine kontaktlose elektronische Zündung von Bosch mobilisieren können. Außerdem bestehen jetzt die Ventillführungen gegenüber den früheren aus Stahl und stellen so eine günstigere Materialpaarung zu den Ventilschäften dar. Da die Maschine zuvor nur ganz wenige Kilometer zurückgelegt hatte, und außerdem Laverdakennner und das Handbuch für die ersten 1000 Kilometer Drehzahlen über 4000/min füglich zu vermeiden angeben, taten wir dem guten Stück bestimmt einen Gefallen, daß wir es gemächlich angehen ließen.

Mit dem Elektrostarter, der hinter den Zylindern sitzt, springt der Motor nach reichlichem Fluten der Dellortos und bei richtiger Gasgriffstellung sofort an. Einen Kickstarter gab es schon am Tourenmodell nicht, hier wird er natürlich noch weniger vermißt. — Da Langstreckenrennen sehr häufig im Le Mans Start angegangen werden, werden nur Gewichtsfetischisten den E-Start, ohne Überlegung rausschmeißen. Denn ein guter Start ist schon ein Viertel einer guten Placierung, siehe Dähne — und andere Leute bei Formelrennen. Psst, nicht weitersagen . . .

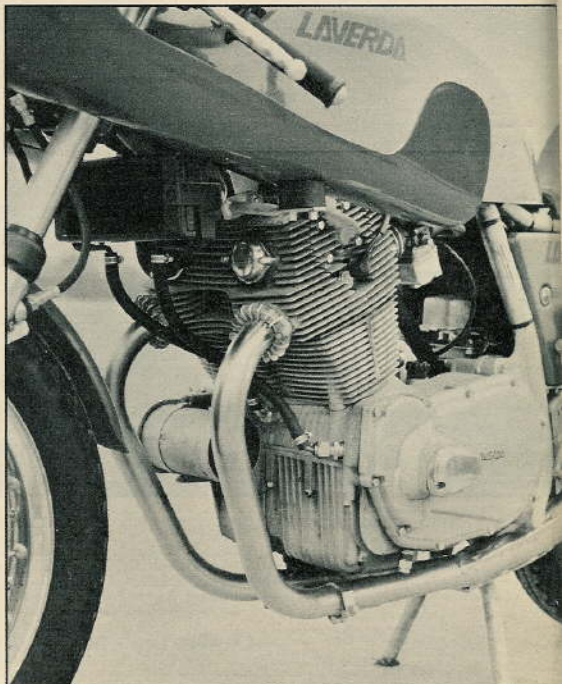
Das Schalt- und Bremmschema sowie Hebelposition italienisch-englisch sind, ist — von Japans Maschinen absteigend — wieder kurze Rückbesinnung nötig. Bremse also links, Fußschalthebel rechts, der Erste unten, die übrigen vier oben.

Raus aus den Boxen — und daran denken — wir hatten dem Hillers Werner versprochen, es zunächst nicht über 6000/min drehen zu lassen. Der Auspuffton klingt sehr dumpf, aber sonor und überhaupt nicht aggressiv. Zwar wird er beträchtlich über den Phonzahlen, die vom Gesetzgeber verlangt werden, liegen. Aber schließlich: Eine Wettbewerbsmaschine, die vor den Ohren und Augen der Beamten vom Technischen Überwachungsverein Gnade und Abnahme fände, müßte erst noch erfunden werden. Daran sind beide, die Herren mit den Bestimmungen und die Maschine mit der Leistung, unschuldig. Schon beim Herausbeschleunigen aus der Zieleingangskurve fällt dem sich erst allmählich mit der komplett zusammengefalteten Sitzposition auf der

SFC vertraut machenden Fahrer auf, daß der Motor sehr sanft einsetzt und beim Anbremsen zum Einschwenken in den kleinen Kurs die drei Scheiben die Maschine äußerst wirkungsvoll ihre Geschwindigkeit verzögern lassen. In der sanften Linkskurve vor dem Wiedereinbiegen in den großen Kurs, kommen wir zügig in den letzten Gang, da wir ja brav immer bei der uns gegebenen Drehzahl schalten. Es fällt auf, wie an der freilich noch nicht optimal gefahrenen Maschine in der engen Sackskurve nichts kratzt. Gleichzeitig kommt ein gewisses Unsicherheitsgefühl auf. Da man an der Verkleidung nicht vorbeischaun kann und mit den Augen der direkte Bodenkontakt fehlt, vermißt der Fahrer eine reale Einschätzung der möglichen Schräglage. Kurz

nach der Zieleingangskurve überholt uns innen eine Honda 400 Four. Der Junge hängt ganz klein über seiner leisen Nähmaschine und ist bestimmt sehr stolz, daß er es uns „gegeben“ hat. Macht nichts, die Maschine ist neu. Und wegwerfen wollen wir sie auch nicht gleich. Nach fünf Eingewöhnungsrunden halten wir an, sehen uns das Kerzenbild der Champion N/R 54-Kerzen an (Wärmewert ca. 260—280). Heißbraun, für die angeschlagene Gangart gerade richtig. Nach kurzer Unterbrechung folgt Probe zwei: Drehzahl limitiert jetzt 7500/min. Die Augen des Besitzers mahnen unmißverständlich: Aber nur, wenn es sein muß.

Es muß schon sein, wenn wir dem Honda-Piloten klar machen wollen, für was wir fast das Doppelte an Hubvolumen



Der Ölkühler unter dem Lenkkopf soll bei Hitze die Hitze in Grenzen halten.

zur Verfügung haben. Das Problem, daß nichts vom Fahrwerk oder den ab-stehenden Teilen aufsetzt und wir die mögliche Schräglage noch nicht in-stinktiv „erfahren“ können, bleibt. Auch bei der jetzt höheren Drehzahl und besserem Anschluß in den oberen Gängen bleibt die Art der Kraftentfal-tung sanft – für eine reinrassige Wett-bewerbsmaschine fast zu sanft. Doch das Credo erfahrener Laverdadapiloten lautet: Unter ca. 5000 km wird der Mo-tor nicht frei sein. Soviel Kilometer können wir am heutigen Tag beim bes-ten Willen nicht mehr zusammen-fahren.

In der größerer Schräglage bei besagter Kurve vor der Kurve, die vom kleinen auf den großen Kurs zurückführt, wird ein Pendeln des Fahrwerks um die Längsachse bei Drehzahlen um 7500/ min bemerkbar. Na ja, das sind ja auch immerhin gute 185 km/h. Hinter der Verkleidung und ohne Tachometer kann der Fahrer diese Geschwindigkeit allerdings kaum abschätzen. Das Pen-deln dürfte einerseits vom hohen Schwerpunkt des Motors herrühren, zum anderen wahrscheinlich von einer noch nicht optimalen Abstimmung der Reifenprofile zu den hinteren Feder-beinen. Ein dritter, letzter Grund, viel-leicht der wahrscheinlichste, dürfte eine minimale Verdrehung der beiden Gabelstandrohre sein. Andere SFC-Fahrer berichten von ähnlichen Pender-scheinungen, mit der Montage eines Bügels über dem vorderen Schutzblech, der effektiv die Holme gegeneinander versteifen konnte und fortan keine Pendelneigung mehr auftrat. Nach diesen ersten Fahrindrücken sind zumindestens zwei aus dem Test-atom eisern darum bemüht, sich die Lizenz für internationale Langstreckenrennen zu erfahren, um eine SFC unter Wettbewerbsbedingungen einsetzen zu können ...

Fahrwerk: Unten offen, Motor mittragend

Dämpfungs- und federungstechnisch dürfte die Abstimmung der hinteren Ceriani-Federbeine und die stabile Schwingung – mittlerweile in Bronze-buchsen statt in Silentblocks gelagert – in Verbindung mit der vorderen Teleskopgabel des gleichen Fabrikats zum Ausgereiftesten gehören, was Ita-lienische Fahrwerksabstimmung zu bieten hat. Man muß allerdings eigene Initiative ergreifen und die Gabel mit-samt den Federbeinen auf die jeweili-ge Streckenbeschaffenheit abstimmen. Technische Möglichkeiten hierzu sind vorhanden, von Ceriani gibt es diverse Federn in den unterschiedlichsten Härte-graden. Ob die den SF-Modellen

Technische Daten Laverda SFC

Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor (Twin), quersiehend zur Fahrtrichtung ein-gebaut. Leichtmetallzylinder mit eingesetzten Gußlaufbohren, 25° nach vorn geneigt. Je zwei im Kopf hängende Ventile pro Zylinder. Elbe obenliegende, über Duplex-Kette angetriebene Nockenwelle. Stahlkurbel-welle aus Einzelteilen zusammengepreßt, vierfach in Hiltentroggelagert gelagert. Hub-zapfen um 90° versetzt, Bohrung \times Hub 60 mm \times 74 mm, Gesamthubraum 744 cm³. Verdichtung 8,8. Nockenleistung nach Werks-angabe 75 PS bei 7500/min, spezifische Leistung 100 PS/Lihr. Mittlere Kolbenan-geschwindigkeit bei Nenndrehzahl (7500/min) 18,5 m/s, pro 1000/min 2,47 m/s. Druckluftschmierung durch Zahnrad-ölpumpe. Ölnicht 3,0 Liter.

Vergaser

Zwei Dellorto-Rundschieber-Zentralachswir-mervergaser mit Beschleunigerpumpe P/HF 38. ϕ 36 mm, Schieberbetätigung über Seilzug, Rückstellung durch Feder. Hauptdüse 150, Leerlaufdüse 50, Düsennadel K2.

Zündung

Kontaklose Thyristorzündung, Drehtromm-lichtmaschine 12 V/150 Watt über Keilriemen von der Kurbelwelle angetrieben.

Kraftübertragung

Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Primär-antrieb über Triplex-Zahnkette und gear-down-zahnte Räder, $i_{\text{Primär}} = 2,2$; Sekundär-antrieb über Einfach-Rollenkette 5/8 \times 3/8, Kettenräder 19/40 Z, $i_{\text{Sek}} = 2,2$. Kasten-gehäusete Fußtastungsgetriebe, Getriebeaufstufung: 1. 2,214; II. 1,667; III. 1,269; IV. 1,063; V. 1,0.

Fahrwerk

Oberzug Doppelrohrrahmen, ohne Unterzüge (Motor dient als tragendes Element). Ölge-dämpfte Teleskopgabel. Hinterradschwinge in Bronzebuchsen, Einfiach verschiebbare, hydro-lisch-gedämpfte Federbeine, Torsionrad 1490 mm. Lenkwinkel und Nachlauf n.s.

Räder/Bremsen

Bereitlung vorn und hinten Dunlop „TT 100“ 4.10 H 19; 2,2/2.4 stü, „Borrani“-Hochschulter-Leichtmetallfelgen, vorn WM 3/2.15 \times 18“ 47er, hinten WM 3-18“ 47 43. Vorn hydraulisch-betätigte Doppelscheibenbremanlage ϕ 280 mm, hinten hydraulisch-betätigte Scheibenbremse ϕ 280 mm.

Abmessungen/Gewichte

Länge 2160 mm, Breite 680 mm, Gewicht ca. 208 kg, zulässiges Gesamtgewicht 430 kg, Tankinhalt nach Werksangabe 35 Ltr.

Höchstgeschwindigkeit

Nach Werksangabe 215 km/h.

Preis:

ca. DM 3500,-.

Hersteller

Moto Laverda, Breganze (Vicenza), Italien

Importeur:

Fs. Edsard Bühler, 7 Stuttgart, Bismarckstr. 53/1.

nachgesagte und selbst beobachtete Empfindlichkeit auf verschiedene Reifenfabrikate bei hoher Geschwindig-keit im Geradeauslauf völlig behoben ist, dazu fehlte die Möglichkeit des Ausprobierens.

Bremsen: Wettbewerbs-tauglich

Das Bremsinstrumentarium, von der italienischen Firma Brembo zugeliefert, zeigte bei Trockenheit Verzögerungs-werte, die sich sehen lassen können. Ob allerdings bei Regen nicht noch Bohrungen à la Schweizer Käse, wie sie mittlerweile nicht nur alle Grand Prix-Werksmannschaften, sondern auch BMW und nahezu alle Tuningsfirmen verwenden, in den Scheiben Verwen-dung finden sollten, müßte ausprobiert werden. Mangelhaftes Ansprechen der Bremskraft bei Nässe ist nun einmal eine Sache, die auch viele zur Verfü-gung stehende PS überflüssig werden lassen, wenn man 100 Meter eher vor der Kurve zumachen muß als die Kon-kurrenz.

Resümee: Untersatz für Sportsinsatz

Noch kompromißloser als die bei den anderen italienischen Motorradfirmen, die Wettbewerbsmaschinen für Lang-streckenrennen im Programm anbieten, hat Laverda sein SFC-Modell aus-schließlich für den Sportsinsatz konzi-piert, eine ordentliche Zulassung für normalen Straßenbetrieb verbietet sich damit von selbst. Trotz erhöhter Ver-dichtung und gegenüber der „norma-len“ SF 750 erheblich gesteigerter Spitzenleistung dreht der Motor fast im gesamten Drehzahlbereich ohne merk-bare Schüttelerei oder die Arme lah-mende Vibrationen. Ob das Fahrzeug für den gedachten Einsatz noch voll wettbewerbs-tauglich ist, konnte freilich unsere kurze Probefahrt in Hocken heim nicht hinreichend beantworten. Wir hoffen, da der deutsche Importeur offensichtlich auf Vorbestellung liefern kann, diese die Szene auf jeden Fall belebende italienische Signora bald auf den Rennstrecken in ihrer Domäne zu erleben. Ob das Glück den Renn-Replicas aus dem sonnigen Süden ge-genüber der japanischen Konkurrenz hold sein kann, bleibt abzuwarten – aber doch zu hoffen. Auf jeden Fall werden die Zweizylinderkonstruktionen den Vierzylindertriebwerken das Sie-gen nicht so leicht machen wie bisher. Und alles, was zur Belebung der Lang-streckenszene auf sportlichem Sektor beitragen kann, so glauben wir, hat Recht, mitzumischen. Give them a chance. *lim*