

Die Motorräder des Dottore Francesco Laverda hatten immer einen ausgezeichneten Ruf. Bereits im Jahre 1951 waren seine 75-Kubik-Rennmaschinen beim Rennen Milano-Taranto, seinerzeit das härteste der Welt, erfolgreich. Gleich vier Laverdas absolvierten die mörderische 1500 Kilometer-Distanz problemlos. „Quattro macchine partite e quattro arrivate“ lautete alsbald der Firmenslogan. (Vier starten, vier kommen an.) Noch heute sind die Laverdas bei der Neuauflage der Milano-Taranto als Oldtimer-Rallye mit von der Partie. Mit infernalischem Gekreische jagen sie die Via Emilia hinab nach Süden, wo sie wie immer ihr Ziel erreichen.

Die erst zwanzig Jahre alte Enkelin der Laverda-Renner ist noch zu jung für solche Veranstaltungen, doch in punkto Geräusentwicklung steht die Große ihren kleinen Vorfahren kaum nach. Ein Knopfdruck, und schon trompetet die Signorina aus vollen Rohren los. Der herzzerberstende Donner paßt bestens zu der silberfarbigen „macchina“ mit den italienischen Nationalfarben auf dem Tankemblem. Für einen Paralleltwin mit die Laverda 750 S erstaunlich rund; von den immerhin drei, sich selbstnachspannenden Motorketten ist nur wenig zu vernehmen.

Der 750-Kubik-Motor will jedoch sorgsam warm gefahren werden. Ganz im alten Stil auch die Gangschaltung. Obgleich ohne Umlenkung auf der rechten Seite platziert, hakelt sie ständig. Auf den Leerlauf stößt man überall, bloß nicht da, wo er hingehört, nämlich zwischen dem 1. und 2. Gang. Andererseits sind die Gangstufen



Bella Maccina:
Die Nationalfarben auf dem Tankemblem verraten die Herkunft.



KLASSIKER

DIE 750 SIGNORINA

Mit der Laverda 750 S begann vor über 20 Jahren die Tradition großvolumiger, derber Motorräder jener kleinen Firma aus Breganze, deren Zweiräder heute schon fast von der Bildfläche verschwunden sind.





Schräger Vogel: Selbst für heutige Verhältnisse ist die Bodenfreiheit der Laverda akzeptabel

(oben). Die Trommelbremse im Vorderrad macht ihrem Namen wenig Ehre (unten). Unter dem mächtigen, polierten Motorgehäuse-
deckel sitzt die Lichtmaschine (ganz unten). Die klassischen Smith-Uhren

sind wegen der Motor-Vibrationen in Gummi gelagert (rechts oben).

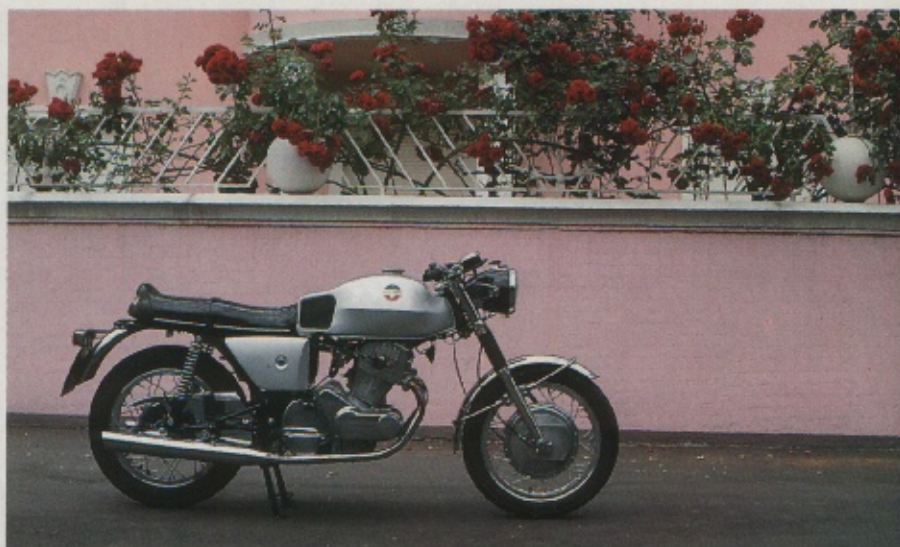


hervorragend auf die Leistungscharakteristik des Motors abgestimmt. Freude bereitet auch die leichtgängige Kupplung, die gezogen mehr als einmal den nicht aufzufindenden Leerlauf ersetzt. Doch hier hat ein kundiger Mensch behutsam nachgeholfen, indem er den Kupplungsaustrückhebel verlängert hat. Ein Trick, den Laverda-Spezialisten gerne anwenden. Ist die Kupplung mit 5 Reibscheiben im Ölbad doch ein gar rüder Geselle, der im Urzustand für schmerzende Handgelenke und abreißende Kupplungszüge verantwortlich gemacht werden muß. Mängel solcher Art zählten seinerzeit wenig. Erstens hatte eine Laverda eben den Ruf, den ganzen Mann zu fordern, zweitens bot sie ungeheuren Fahrspaß. Damals wie heute.

Als Hauptgrund ist der monumentale Schub des Triebwerks zu nennen. Am Kurvenausgang genügt es, die Nadel des in Gummi gelagerten Drehzahlmessers bei 3500 Touren zu halten, um die Maschine kraftvoll aus der Ecke heraus zu beschleunigen. Bei 5500 Umdrehungen, hier erreicht der Motor mit 6,9 mkp sein höchstes Drehmoment,

schaltet man in den nächst höheren Gang. Bereits bei 3000 Touren liefert der Twin satte 5,5 mkp. Zum Vergleich die Werte eines modernen Twins: Yamahas Super-Ténéré mit gleichem Hubraum liefert 6,8 mkp bei 6750 Umdrehungen. Das Leistungsmaximum der Laverda, in den Papieren werden bescheiden 47 PS angegeben, wird bei 6500 erreicht. 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. Andererseits kann der Motor bei sportlicher Fahrweise bedenkenlos ausgedreht werden.

Der kraftvolle Durchzug, sowie die imposanten Vibrationen sind auf das Motorenkonzept zurückzuführen. Wie bei einem Twin englischer Bauart laufen die Kolben gleichzeitig auf und ab. Jedoch vereinte Dottore Francesco im Gegensatz zu seinen britischen Kollegen Sportlichkeit mit fortschrittlicher Motortechnik nach japanischem Vorbild. Nicht nur optisch erinnert



Rosenkavalier: Die chromblitzende Laverda kann auch eine elegante Figur abgeben. Wahlweise läßt sich

die Zweimann-Sitzbank gegen einen sportiven Solo-Höcker austauschen (links). Darüber: Der verchromte

Knebel für den serienmäßigen Lenkungsämpfer. Für „Good Vibrations“ sorgt der derbe Parallel-Twin

der 47 PS leistet und sattes Drehmoment mitbringt (unten).

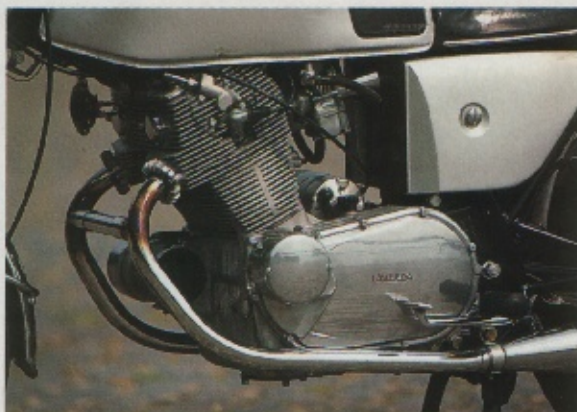
der Laverda-Motor an die Honda CB 72. Der Motor ist kurzhubig ausgelegt, was die Kolbengeschwindigkeit auf akzeptable 16 m/s begrenzt. Bei einer Zylinderbohrung von 80 Millimeter beträgt der Hub lediglich 75 Millimeter. Eine obenliegende Nockenwelle steuert je zwei Ventile pro Zylinder. Die Peripherie des Motors ist mit zwei 30 Dell'Orto Vergasern, einem großvolumigen Luftfilter und TÜV-konformen Auspuffröhren bestückt. Mit diesem Design wurde ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 180 Stundenkilometer bescheinigt, die die 750 S noch heute locker erreicht.

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 fand auch in der Rennversion, der legendären SFC, Verwendung. Und auch die 18 Zoll-Boriani Hochschulterfelgen galten seinerzeit als das Feinste. Das Federwerk, wie nicht anders zu erwarten, beinhaltet Alles beste italienische Schule! So sicher die Laverda bei Top-

speed geradeaus läuft, so überraschend handlich fährt sich die immerhin 242 Kilogramm schwere Maschine auf Kurvenstrecken. Das erklärt sich aus einem geringen Nachlauf von nur 82 Millimetern bei einem Lenkkopfwinkel von 62 Grad. Nahezu grenzenlos ist das Kurvenvergnügen. Die 750 S setzt nur bei wirklich mutigen Schräglagen auf. Spätere Baujahre neigen mit ihrem dicken Vorschalldämpfer unter dem Getriebe zu vorzeitigem Bodenkontakt.

Wirklich erschreckend sind die miserablen Bremsen der S 750. Überhaupt zählt das Kapitel der Bremsen zu den schwärzesten der Laverda-Historie. Zwar haben die Modellbezeichnungen der 750er Reihe, S, SF, SF 1 bis 3, nichts mit der Anzahl der Scheibenbremsen zu tun, doch läßt sich die Modellentwicklung anhand der verbauten Bremsen bestens verdeutlichen.

Die 750 S war das erste großvolumige Sportmodell von Laverda. Sie erschien 1969. Die ersten Exemplare waren mit Grimeca-Trommelbremsen ausgestattet. 1971 kam die 750 SF heraus, die bis Ende 1972 gebaut wurde. Sie verfügte über Trommelbremsen



KLASSIKER

aus eigener Produktion. Das F in der Typenbezeichnung stand für Freni, zu deutsch „Bremse“.

Das Modell SF 1, von 1973 bis Anfang 1974 gebaut, unterschied sich vor allem durch den stärkeren Motor von der SF. Der Ventildurchmesser stieg an, der Vergaserdurchlaß wurde auf 36 Millimeter erweitert, die bereits erwähnte Auspuffanlage mit dem großen Vorschalldämpfer kam zum Einsatz. 61 PS attestierte der deutsche TÜV. Die SF 1 verzögerte die Mehrleistung mit neuen, sehr giftig reagierenden Duplex-Bremsen aus eigener Produktion.

Das Nachfolgemodell SF 2 erhielt in Verbindung mit einer 38er Gabel endlich eine Scheibenbremse, später kam eine zweite hinzu. Die letzte Version der Laverda 750, die von Ende 1975 bis Anfang 1977 gebaute SF 3, stand auf Gußrädern und war mit drei Scheibenbremsen ausgestattet.

Der allererste Viertakt-Twin von Laverda wurde 1966 vorgestellt. Der Motor arbeitete noch nach dem Gegenläuferprinzip und begnügte sich mit 650 Kubik. Parallel zur 650er lief ab Mai 1968 die Laverda 750 GT vom Band. Auf der 47 PS starken Tourenmaschine basierten auch die Sportausführungen. Die GT selbst wurde mit nur geringen Änderungen bis 1973 produziert, 1974 aktualisiert und als GTL noch bis 1978 ausgeliefert. Vor allem an die „Polizia Urbane“ und an das Scheichtum Kuwait, als dieses nicht Krisengebiet, sondern das reichste Land der Welt war. Jahre später kaufte der deutsche Laverda-Importeur Moto Witt diese Maschinen von den Wüstensöhnen containerweise zurück.

Der Stern der 750er Baureihe war zweifelsohne die Laverda 750 SFC, das C stand für Competizione/Wettkampf. Exakt 549 der orange-lackierten Renner mit der charakteristischen Halbschale und einer Leistung um die 75 PS wurden zwischen 1971 und 1975 gebaut, davon 167 mit Trommelbremse. Diese Maschinen waren



Silberpfeil: Die Laverda 750 S war damals das erste großvolumige Modell der kleinen Firma aus Breganze. Letzte Version der 750er stellte die SF 3 dar, die neben etlichen

Detailverbesserungen mit Gußrädern und Scheibenbremsen ausgerüstet war. Gut erhaltene 750er Laverdas werden unter Liebhabern mit bis zu 7500 Mark gehandelt.

Replicas der erfolgreichen Laverda-Langstreckenwerksrenner und unterschieden sich in wesentlichen Punkten von den anderen Modellen.

Dennoch sind Umbauten, speziell optische Anleihen in Richtung SFC, bei Laverda-Besitzern sehr beliebt. Andere kombinieren zwecks vernünftiger Verzögerung und Schräglagenfreiheit die doppelten Bremsscheiben der SF 2 mit der Auspuffanlage der älteren SF.

Kenner halten die 750er Baureihe von Laverda für das beste Modell aus Breganze. Wäre sie nach dem Tode des Firmengründers Francesco Laverda 1976 weiter entwickelt worden, Stichwort Ventiltechnik, könnte sie auch heute im Wettstreit der aktuellen, großvolumigen Twins ganz vorne mitmischen.

KLASSIKER

LAVERDA 750 S (Baujahr 1970)

Motor: Viertakt-Parallelzweitakt; eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle
2 Ventile pro Zylinder; zwei Vergaser 30 mm Dell'Orto;
Elektrostarter

Bohrungshub: 80 x 74 mm

Hubraum: 743 cm³

Verdichtung: 9,65:1

Leistung: 47 PS bei 6500

Max. Drehmoment: 6,9 mkp bei 5500/min

Lichtmaschine: 12 V/150 W, Antrieb über Keilriemen

Zündung: nachträglich eingebaute elektronische DMC-Zündung, original über Kontakte

Getriebe: Primärtrieb über Triplex-Kette, 5-Gang-Schaltung

Fahrwerk: Brückenrohrrahmen

Gesamtlänge: 2200 mm

Radstand: 1460 mm

Gewicht: 242 kg

Reifen: 100/90 H 18 bzw. 3.50 H 18 vorn

110/90 H 18 bzw. 4.00 H 18 hinten

Fahrwerk: Ceriani-Vorderradgabel, Standrohrdurchmesser 35 mm

2 Ceriani-Federbeine, 3-fach verstellbar, Federweg 95 mm

Bremsen: Laverda-Duplexbremse vorn, 230 mm Ø Grimeca-Simplexbremse seilzubetätigt hinten, 200 mm Ø

Tankinhalt: 18 Liter, Super verbleit

Preis (1970): 5980 Mark

Wert (1991): ca. 7500 Mark