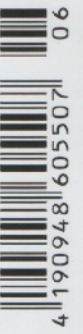


CLASSIC

KLASSIKER YOUNGT... NE MARKT



Österreich 6,10 €
Schweiz 10,80 sfr
BeNeLux 6,40 €
Finnland 8,20 €
Griechenland 7,80 €
Italien 7,30 €

EXKLUSIV

MV Agusta
1100 Grand Prix



**50er-
Mopeds
der
70er-Jahre**

- ▶ Hercules K 50 SL
- ▶ Honda SS 50 Super de Luxe
- ▶ Maico MD 50
- ▶ Kreidler Florett RSL
- ▶ Zündapp KS 50 Supersport



**Meistermacher
Schmäder-Max**



**Populärer
Dreizylinder
Yamaha
XS 750**



76 Δ Die Laverda mit dem Wunschtraum-Kürzel: Die 750er SFC sollte in den 70er-Jahren sportlichen Ruhm bringen. Wir haben sie gefahren

94 Δ Der Zweitakter ist tot? Von wegen. Mit dem Rätchentreffen am Nürburgring gibt MOTORRAD CLASSIC der bunten Zweitakt-Szene ein Forum

86 Δ Salzburger Nockerln, Salzburger Schnürlregen: Alte Haudegen auf Rennklassikern lassen sich auch nicht durch kalte Duschen bremsen

Eine Karriere auf



Stollenreifen...



... hätten Liebhaber großvolumiger Maschinen wohl zuletzt einer BMW zugetraut. Doch das Konzept machte Schule – die R 80 G/S und ihre Nachfolger brachen das Eis für eine viel versprechende Marktnische.

TEXT: GERFRIED VOGT; FOTOS: JACEK BILSKI

Leicht, handlich und mit üppiger Bodenfreiheit – so lautete in den USA seit den 50er-Jahren die Definition einer Scrambler. Ein Erfolgsrezept, so erkannt bei Ducati, wo man seit Mitte der 60er leichte Viertaktmaschinen mit 250, 350 und später auch mit 450 Kubikzentimeter baute. Als Yamaha 1976 die XT 500 vorstellte, waren die stollenbereiften Einzylinder aus Borgo Panigale bereits Geschichte, aber auch die Kunden jenseits des großen Teiches längst auf den Geschmack gekommen: Doch ein halber Liter Hubraum schien selbst den Japanern eine Schallgrenze, die auch Hondas XL- und XR-Modelle zunächst respektieren.

Nicht nur Leichtbau, sondern auch einfaches Handling war gefragt, wenn es um Motorräder der neuen „Enduro“-Nische ging. Freilich handelte es sich nicht um echte Sportgeräte, jedoch eine Alternative für ambitionierte Fahrer, die hierzulande am Alpenrand, am Harz oder nahe den Vogesen mal eine Abkürzung durch die Pampa nehmen wollten, ohne Gefahr zu laufen, mit einem dicken Vierzylinder irgendwo stecken zu bleiben oder die Verkleidung durch Steinschlag zu schrotten. Keine Chance für BMW also, sollte man meinen – zum einen lapidar wegen des Gewichts, zum anderen aus Imagegründen.

1980 Modellstart R 80 G/S



Die erste G/S nervte mit mangelnder Polsterung und rostanfälligem Auspuff, doch erfreuten Hauptständer, großer Tank und Kardan

1984 R 80 G/S Paris-Dakar



Da saut sie: Mit 32-Liter-Tank und Einmann-Sitzbank animierte die Paris-Dakar-Replika Rallye-Fans zum Offroaden und Eindrecken



Und dennoch gab es Leute, die mit weiß-blauen Kardanmaschinen ernsthaften Geländesport betrieben. Der war zwar in München Anfang der 70er-Jahre noch ansatzweise vorhanden, das Werksteam jedoch 1972 sanft entschlafen. Selbst ein Herbert Schek musste sich schließlich einer Maico 501 geschlagen geben. Und so dominierten üppige Zweitakter die große Klasse im Geländesport über 500 Kubikzentimeter. Viertakter belebten das Geschäft erst 1978 wieder, als eine weitere Klasse über 750 cm³ aus der Taufe gehoben wurde. Anders ausgedrückt: Ohne die Langeweile und das Desinteresse des Geländesport-

publikums an hubraumstarken Zweitaktern wäre die Serien-G/S wohl nie entstanden. Denn erst wegen der neuen 750er-Klasse baute Laszlo Peres in der BMW-Versuchsabteilung eine leichte, dank Kurzhub-Motor entsprechend schmale 800er auf und lieferte sich, den Kollegen und nicht zuletzt der Presse eine neue Herausforderung. Unterstützung kam vom Versuchsleiter Hans-Günther von der Marwitz.

Der war schon 1970 von den Scramblern begeistert und mochte seinen Vertriebs-Chef Horst Spintler dafür gewinnen, eine Offroad-Strich-fünf zu bauen. Damals winkte man ab, doch jetzt wollte von

der Marwitz Nägel mit Köpfen machen. Da kaum Kapazitäten zum Bau und zur Erprobung von Werksmaschinen bestanden, sollte ein geeigneter Partner rasch Versuchsfahrzeuge bauen. Von der Marwitz wandte sich schließlich an den italienischen Hersteller Laverda. In der Versuchsabteilung unter Sandro Todeschini und Beniamino Pobble hatten die Breganzer einerseits Erfahrungen mit Wettbewerbs-Fahrwerken, andererseits wussten sie auch, wie großvolumige Motorräder sportlich aufzubauen waren und wie sie Fahrwerksschwächen eliminieren konnten. „Wir bauten aus den angelieferten Teilen einige komplette

1987 R 65 GS



Rares Stück: Nur 1334 R 65 GS produzierte BMW bis 1990. Sie war eigentlich als 27-PS-Einsteigermodell gedacht, blieb jedoch erfolglos

1987 R 80 GS Paralever



Die R 80 GS mit Paralever-Hinterradföhrung unterdrückte nervige Kardanreaktionen. Die Trommelbremse hinten war jetzt seilzugbetätigt



Gut sortiert, sauber verpackt: Der Auspuffsammler sitzt geschützt zwischen der blechverkleideten Ölwanne und dem Hinterrad. Alles, was man zum Schrauben braucht, steckt unter der Sitzbank. Wer gut zu Fuß ist, darf den 800er-Boxer auch ankicken. Ab Baujahr 1982 gab es einen stärkeren 16-Ah-Akku, denn auf den anfangs noch als Extra angebotenen E-Starter wollte kaum ein Kunde verzichten

Motorräder auf. Zunächst eine 800er, dann eine 860er, später ein Ein-Liter-Bike“, erinnert sich Firmenchef Massimo Laverda. „Unser Rahmen bestand komplett aus Chrom-Molybdänstahl, die Langhub-Gabel lieferte Marzocchi. Das Zentralfederbein fand seinen Platz schließlich fast unter dem Rahmenhauptrohr und stützte sich über einen filigranen Dreiecksverband an der Schwinge ab. Das Ding war zwar hochbeinig, fuhr sich aber klasse – kein Wunder bei 136 kg Trockengewicht. Und ich war überzeugt, das sagte ich auch zu von der Marwitz: Diese BMW werden sie euch aus den Händen reißen.“

Nach der Auswertung der Denkanstöße aus Breganze baute die Versuchsabteilung endlich einen seriennahen Enduro-Prototypen, den man den Entscheidungsträgern kurz nach dem Jahreswechsel 1978/79 präsentierte. Genau zum richtigen Zeitpunkt, denn die Straßen-BMW hatten sich in den USA anno 1977 und 1978 überaus schlecht verkauft, außerdem gab es allerlei Querelen mit dem Importeur Butler & Smith. Grund: BMW of North America befahl schlicht und ergreifend deren Eingliederung. Ohne konkrete Gegenmaßnahmen und Problemlösungen war die Geschäftsleitung der Motorradsparte Ende 1978 ge-

schlossen zurückgetreten, und die positiv überraschte Auto-Marketingabteilung sagte den Entwicklern der „GS 800“ spontan zu. Entscheidend dazu beigetragen hatte sicherlich auch eine Studie über Enduro-Fahrer, wonach die nur wenige Prozent der Fahrstrecken tatsächlich in schwerem Gelände zurücklegten; der Löwenanteil entfiel auf Schotterwege, Pfade und letztendlich den Straßenbetrieb.

Nachdem die Entwickler endlich grünes Licht hatten, durften sie keine Zeit verlieren. Rüdiger Gutsche wurde kurzerhand zum Projektleiter ernannt. Mit ihm schaffte es das Team, in nur 21 Monaten aus dem

1987 R 100 GS



An der R 100 GS, die wie die 800er auf Kreuzspeichenrädern rollte, schützte ein Ölkühler den 60-PS-Boxer vor thermischen Problemen

1988 R 100 GS Paris-Dakar



Mit 35-Liter-Tank, dem roten Bügel zum Schutz der Verkleidung und dem K 75-Scheinwerfer wog die R 100 Paris-Dakar vollgetankt 236 kg



Versuchs-Prototypen, dem noch Strich-fünf-nahen „Roten Teufel“, ein wesentlich moderneres Motorrad zu zaubern, dessen italienische Einflüsse sich nicht nur in zugelieferten Komponenten, sondern besonders in seiner Erscheinung niederschlugen – es wirkte wie aus einem Guss.

Die Presse hatte von dem neuen Projekt längst Wind bekommen und war, als die ungewöhnliche Zusammenarbeit mit Laverda an die Öffentlichkeit drang, richtig hellhörig geworden. „Eine Riesenchance für BMW, wo das Konzept des Zweizylinder-Boxers ambitioniertem Leistungsstreben entgegensteht. Für eine Leichtbau-En-

duro bringt aber der Boxer allemal genug Leistung ans Hinterrad“, schrieben der damalige MOTORRAD-Chef Helmut Luckner und Hans-Joachim Mai Anfang 1979 unter dem Titel „Geheimplan BMW-Enduro GS 800/1000“. „Der Rahmen: teure und leichte Maßarbeit oder billigere und schwerere Serienteile“, so spekulierten die beiden. Projektleiter Gutsche entschied sich für die goldene Mitte: Der Rahmen des neuen Motorrads besteht aus preisgünstigem Stahlrohr, die neuen Leichtmetall-Zylinder sind dank Galnikal-Beschichtung thermisch extrem belastbar. Außerdem nimmt Gutsche den Aufwand in Kauf, die

neue Einarmschwinge tatsächlich serienreif zu machen. Keine einfache Entscheidung, dies durchzudrücken: Norbert Riedels Imme pflegte drei Jahrzehnte zuvor ein ähnliches Prinzip: Die ebenfalls hohle Einarmschwinge führte zwar keine Antriebswelle, sondern lediglich Auspuffgas. So wurde der Arm an der BMW steif ausgelegt, das Hinterrad nach 2CV-Manier mit drei Schrauben perfekt und einfach am Flansch des Tellerrads verschraubt und dessen Lagerung verstärkt. Die Konstruktion erwies sich nicht nur als pfiffig und letztendlich Gewicht sparend, sondern auch als stabil.

1990 R 80 GS (modellgepflegt)

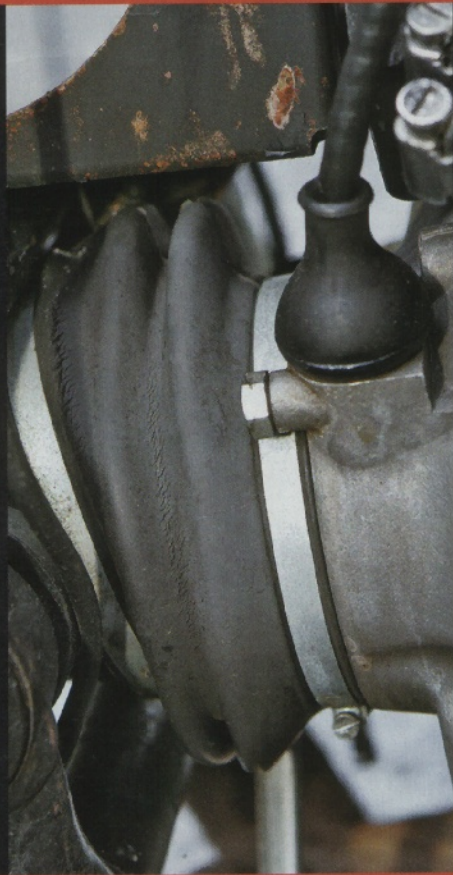


Zum zehnten Jubiläum erhielt die R 80 GS die Paris-Dakar-Verkleidung, einen einstellbaren Windabweiser und Lenkerarmaturen der K-Baureihe

1990 R 100 GS (modellgepflegt)



Weiter verbessert: R 100 GS, hier mit Edelstahl-Schalldämpfer, schwimmend gelagerter Brems-scheibe sowie optionalem Sekundärluftsystem



Hier bröselte es: Die Kardanmanschette wird bald das Zeitliche segnen, auch bei Testende sah der Auspuff der damaligen MOTORRAD-Dauertest-Maschine kaum besser aus. Der Einzelsitz samt Gepäckträger war ursprünglich mit zwei Rändelschrauben fixiert, damit er ruck, zuck abgebaut werden konnte. Auch zu sehen: Die R 80 G/S Paris-Dakar konnte auf Seitendeckel gut verzichten.

25 Jahre sind vergangen, seit BMW die 800er mit dem Zusatz „Gelände/Straße“ in Avignon präsentierte. Im Herbst 1980 war nicht nur MOTORRAD voll des Lobes. „Wer sich für die neue BMW entscheidet, sollte sie nicht als Super-Enduro missverstehen, sondern als handliches Straßenmotorrad“, stand in den Lübecker Nachrichten. Wieder ist es Herbst, und wäre da nicht die Zapfsäule mit Euro-Zählwerk, die Bildzeitung mit Angie auf dem Titel, man könnte beinahe glauben, die Zeit sei stehen geblieben. Denn der Kilometerzähler des G/S-Tachos steht auf jungfräulichen 2200. Anders die R 80 G/S Paris-Dakar, die uns

der Lenggrieser BMW-Händler Niederberger zu Verfügung gestellt hat: Im Gegensatz zu der blauen G/S der Mobilen Tradition hat sie ein bewegtes Leben hinter sich: Der zweite Gang ist nur noch ab und zu ansprechbar, das Bilstein-Federbein leckt, Krümmer und Sammler sind zwar noch dicht, aber von Rost gezeichnet, der Entlüftungsnippel am Tankdeckel abgerostet.

Was aber nicht bedeutet, dass sie fahruntauglich ist – im Gegenteil, die Fahrer amüsierten sich prächtig, denn der Motor ist quirlig und hängt gut am Gas. Die BMW mit Gaston Rahiers Autogramm auf dem 32-Liter-Tank ist ein Reimport aus Italien

und wurde zweifellos so eingesetzt, wie es der Hersteller für eine Fernreise-Enduro vorgesehen hatte. Denn dass es irgendwo noch einmal eine unrestaurierte R 80 G/S im selben Zustand wie die hier gezeigte blaue gibt, ist relativ unwahrscheinlich. Ist eine Enduro nicht früher verschlissen als eine „normale“ Straßenmaschine? Im Falle der BMW lautet die Antwort sicher „Nein“. Den Beweis liefert nicht nur die Headline des „nur“ 25 000 Kilometer dauernden MOTORRAD-Longstreckentests Ende 1981 zu Recht mit „Deutsche Wertarbeit“. Außer einer defekten Zündspule, mäßigem Rostschutz und einer riefigen Bremsscheibe

1996 R 80 GS Basic



Noch mal aufgelegt: Die letzte R 80 GS mit dem Zusatz „Basic“ war alles andere als ein Schnäppchen: Sie kostete 1996 stolze 15 960 Mark

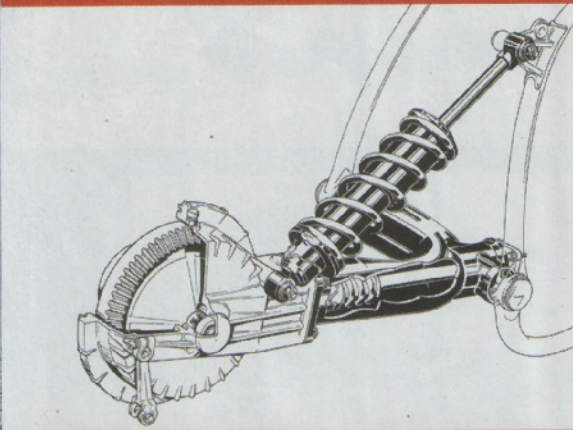
1994/1998 R 1100 GS/R 850 GS



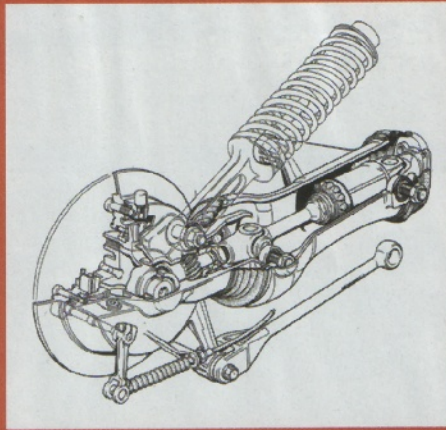
Alles neu: Die 80 PS starke Viertventil-Enduro R 1100 GS basiert auf der R 1100 RS, der Motor war in Richtung Drehmoment optimiert



Ganz links: So sah der bei Laverda in Breganze gebaute GS-Prototyp aus. Die GS-800-Zeichnung auf dem ersten Titelbild 1979 war schon seriennah



Richtungsweisend: Monolever-Konzept mit rechts geführtem Gasdruck-Federbein



Ab 1987: Doppelgelenkschwinge gegen Kardanreaktionen, Bremse mit Seilzug

überstand die Mehrzweckmaschine der ersten Serie die Testdistanz ohne nennenswerte Schäden. Kleine Mängel nervten viele Besitzer dennoch – aber BMW bemühte sich, sie abzustellen: So konnten G/S-Kunden ab 1982 zwischen Michelin- und Metzeler-Bereifung wählen, nachdem an den Metzeler-Gummis anfangs Profiltrisse aufgetreten waren. Selbst die schnell durchgesessenen PU-Schaumpolster der roten Sitzbänke an den 81er-Modellen tauschte BMW damals unentgeltlich gegen verbesserte Denfeld-Bänke mit Latexpolsterung. Mit der pazifikblauen Lackierung änderten die Techniker auch das Übersetzungsverhältnis der Scheibenbremse – eine kleinere Bohrung im Hauptbremszylinder sollte die Handkraft verringern. Davon ist bei M-BA

80 aber nichts zu spüren, ob die Beläge verglast sind? Ausreichende Bremswirkung gibt es nur mit gewaltigem Zug am Hebel.

Doch noch allerhand modifizierten die Münchner an der „two-in-one“ BMW: Noch 1982 wurde der schwarzverchromte Schalldämpfer korrosionsbeständiger, das Getriebe durch Überschaltperrre und neue Verzahnung haltbarer. Wichtig war 1984 der neue Vorratsbehälter der Bremsflüssigkeit, um Wasseraufnahme zu vermeiden. Und endlich, ab Ende 1984, durften G/S-Fahrer bedenkenlos bleifrei tanken. Weniger Lager-spiel versprach ab 1985 ein Kegelrollen-lager im Hinterachsgetriebe.

Erst drei Jahre nach dem ersten Paris-Dakar-Sieg boten die Bayern eine Replika der Rennmaschine. Der Preis war

auf 10 120 Mark, das Gewicht auf 215 Kilogramm gestiegen. „Schade“, resümierte der damalige MOTORRAD-Redakteur Michel Koch schon beim ersten Test, „dass die BMW nun die teuerste, aber nicht mehr die beste unter den großen Enduros ist.“ Was er nicht wusste: Bei BMW war man schon drauf und dran, die von ihm angesprochenen Schwachpunkte zu beheben: Die ab 1987 angebotene GS geriet durch die Doppelgelenkschwinge, eine neue Marzocchi-Gabel und den verstärkten Rahmen deutlich fahrstabiler. Sogar schlauchlose Reifen konnten aufgezogen werden – den neuen Kreuzspeichenrädern sei Dank. Ob Fahrzeuge der zweiten und dritten GS-Generation (siehe Zeitleiste) auch das Zeug zum Klassiker haben? □

2000 R 1150 GS



Da geht mehr: Mit dem auf 1130 cm³ vergrößerten Boxer und Sechsgang-Getriebe ist die 1150 GS auch bei Tempo 150 die Ruhe selbst

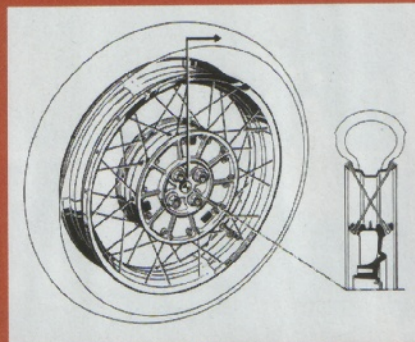
2004 R 1200 GS



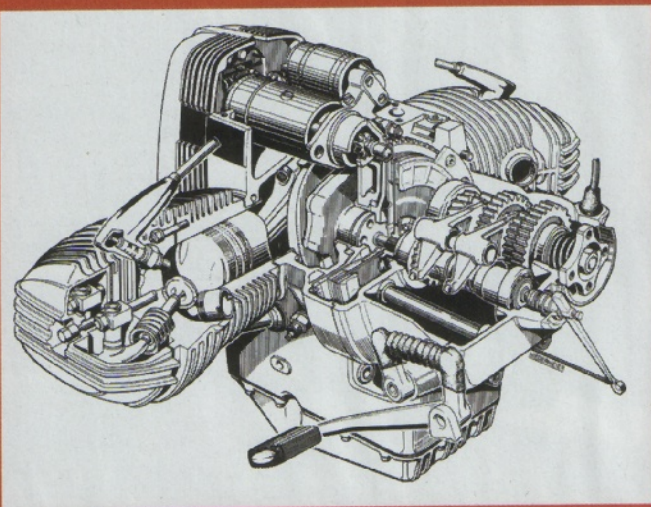
Seit 2004 gibt die R 1200 GS die Richtung vor: Als leichter und agiler All-rounder interpretiert sie das ursprüngliche GS-Thema auf moderne Art



Eins, zwei, drei, raus: einfacher Hinteradausbau dank der Einarmschwinge



Kreuzspeichenrad für die Paralever-GS, Radwechsel mit vier Schrauben



Kompakt und bewährt: der 798-cm³-Boxermotor entstammt zwar dem Triebwerk der R 80/7, wurde aber in zahlreichen Details verändert und mit einem Ölwanenschutz ausgestattet

2005 HP2



Gelobt sei, was hart macht: Mit Gitterrohrrahmen und Luftfederbein stemmt die BMW HP2 nur knapp 200 kg auf die Waage

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart	Luftgekühlter Zweizylinder-Boxermotor, gleitgelagerte Kurbelwelle, längs liegend, 180 Grad Hubzapfenversatz, ohv-Ventilsteuerung, eine Nockenwelle
Bohrung	84 mm
Hub	70,7 mm
Hubraum	798 cm ³
Verdichtung	8,2:1
Leistung	50 PS bei 6500/min
Drehmoment	56,7 Nm bei 5000/min
Gemischaubereitung	Bing-Gleichdruckvergaser Ø 32 mm

ELEKTRISCHE ANLAGE

Starter	E- und Kickstarter
Lichtmaschine	12-Volt-Drehstrom-Lichtmaschine, 280 W
Zündung	Kontaktlose Bosch-Elektronikzündung

KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärtrieb	Zahnräder, 2,07
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung mit Tellerfeder
Getriebe	Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe
Getriebeübersetzung	1. Gang 4,4/2. Gang 2,86/ 3. Gang 2,07/4. Gang 1,67/ 5. Gang 1,50
Sekundärtrieb	Kardanwelle mit Kreuzgelenk
Übersetzung	3,36

FAHRWERK

Rahmenbauart	Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr
Radführung vorn	BMW-Telegabel
Radführung hinten	Einarmschwinge, ein Federbein
Räder	Drahtspeichenräder
Reifen vorn	3.00-21 Metzeler Enduro
Reifen hinten	4.00-18 Metzeler Enduro
Bremse vorn	Scheibenbremse, Ø 264 mm,* Zweikolbensattel
Bremsen hinten	Simplex-Trommelbremse, Ø 200 mm

MASSE UND GEWICHT

Länge	2230 mm
Breite	820 mm
Höhe	1120 mm
Radstand	1447 mm
Lenkkopfwinkel	62,5 Grad
Nachlauf	115 mm
Gewicht	196 kg
Tankinhalt	19,5 Liter

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	173 km/h (solo liegend)
-----------------------	-------------------------

PREIS	8290 Mark (1980)
-------	------------------

HERSTELLER	BMW AG, München, Werk Spandau
------------	-------------------------------

Vitamin C

Mit dem C für Competizione im Modellnamen verpasste Laverda der 750er eine Vitaminspritze, um sie für sportliche Aufgaben zu rüsten. So avancierte die orange lackierte SFC zum Ursprung aller supersportlichen Laverdas.

TEXT: WALDEMAR SCHWARZ;
FOTOS: STEFAN WOLF



Ende der 60er-Jahre stieg Laverda mit den Zweizylindermodellen ins Oberhaus der Motorradbranche auf. Mit der GT, später mit der Sport und den SF-Modellen schaffte der Hersteller aus dem oberitalienischen Breganze den Sprung vom Produzenten kleiner Gebrauchsmotorräder ins Premiumsegment. Als Krönung sollten die



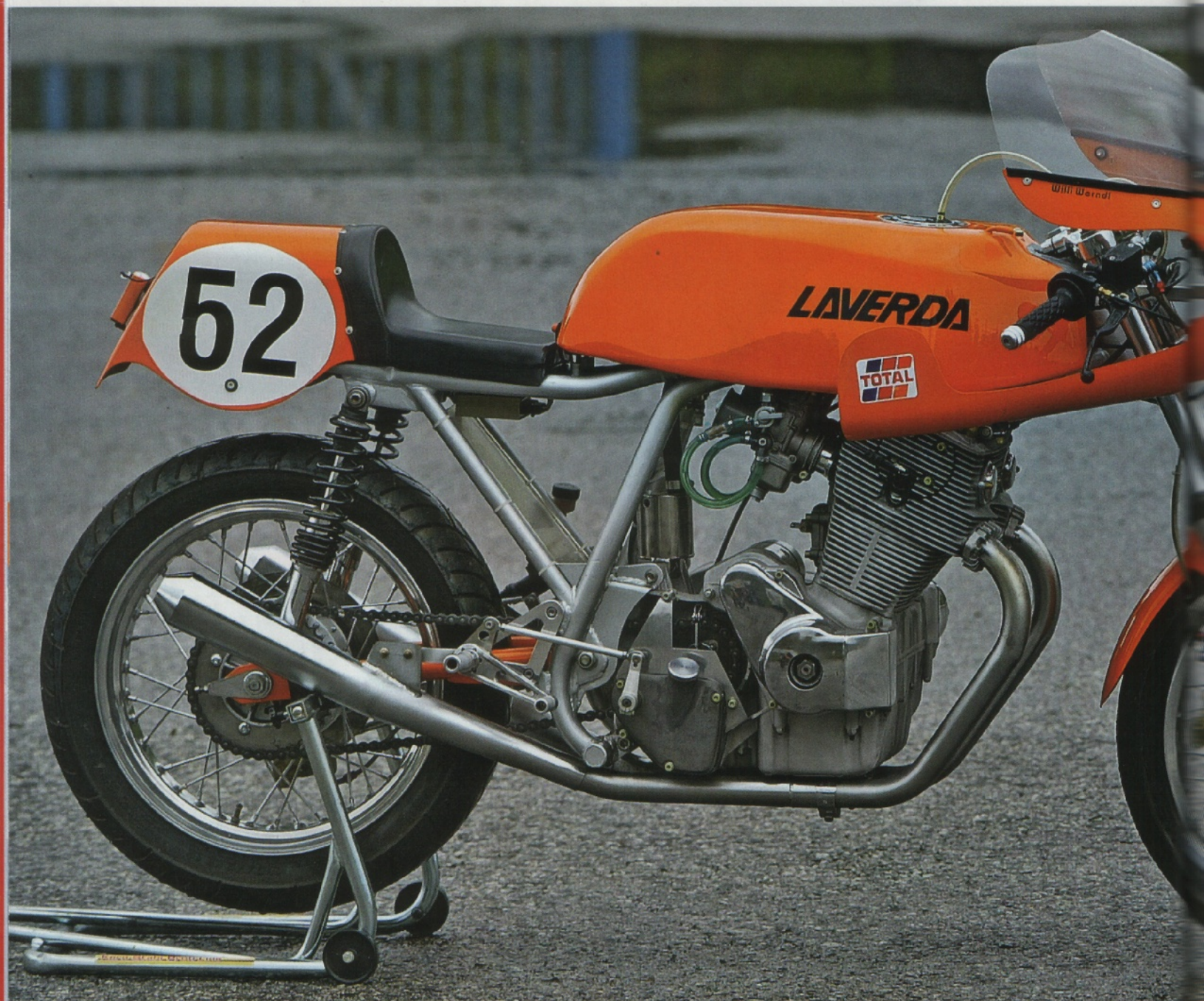
Der lange, flache Tank zwingt den Piloten automatisch in eine sportlich geduckte Sitzposition

Modelle mit dem C der Firma sportlichen Glanz und Lorbeer im Langstreckensport verleihen.

Doch am Anfang stand die touristische GT 650, die Laverda bereits 1966 auf der Motor Show in London präsentierte. 1967 folgte auf dem Mailänder Salon die 750er-Version, der sich 1969 die Sport hinzugesellte. Die setzte Laverda bei den 24 Stunden von Barcelona mit Erfolg ein. Der geänderte Tank, eine Höckersitzbank und ein flacherer Lenker schufen eine deutlich sportlichere Silhouette. Beim Bol d'Or 1969 in Monthlery konnten sich die Laverdas gegenüber der Konkurrenz von Honda, Kawasaki, BMW und Moto Guzzi anfangs gut in Szene setzen. Hinter der siegreichen Honda belegten zwei Laverdas lange die Plätze zwei und drei, fielen aber später aus.

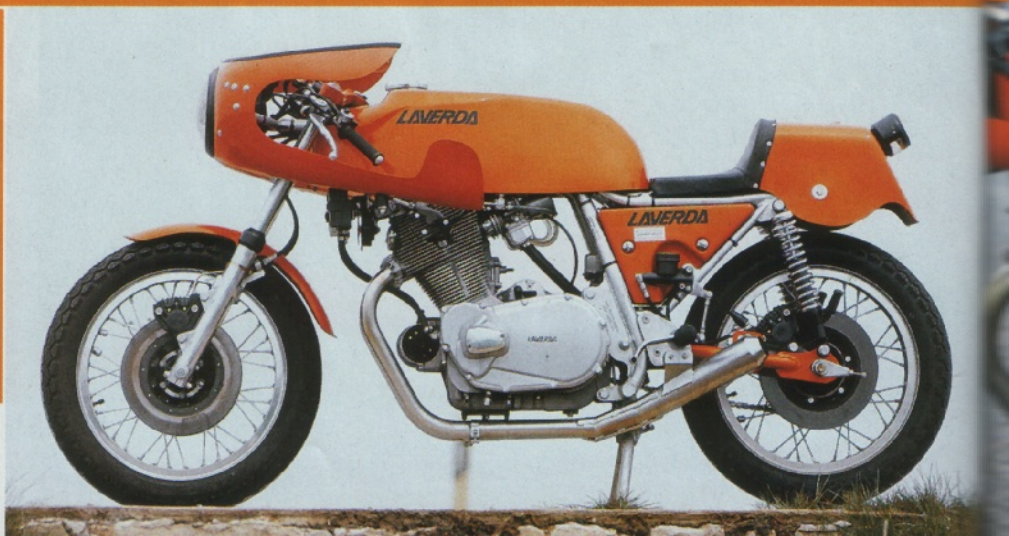
Um im Rennsport konkurrieren zu können, entwickelten die Oberitaliener ein stark modifiziertes Modell, das 1971 ausschließlich in Italien zur Auslieferung gelangte. Die charakteristische Halbschale, der ebenso kennzeichnende Sitzhöcker und der Leichtmetalltank mit 23 Litern Fassungsvermögen hoben die erste SFC optisch deutlich von der SF ab. Auch der Motor erfuhr starke Modifikationen. Größere 36er-Amal-Vergaser mit offenen Lufttrichtern, größere Ventile, eine auf 9,6 erhöhte Verdichtung und Nockenwellen mit schärferen Steuerzeiten steigerten die Leistung auf nominell 70 PS bei 7200/min.

Der Aufwand schien sich zu lohnen, denn bereits beim ersten Einsatz, dem 24-



In Sachen Brems- und Auspuffanlage sowie bei den Rädern weicht Willi Werndls Werk vom Original (unten) ab. Typisch SFC sind die Halbschale und der Sitzhöcker mit den ovalen Flächen für die Startnummern. Die Lichtmaschine vor dem Motor fiel dem Sport zum Opfer

Die orangefarbenen Modelle mit dem Kürzel C sollten Laverda sportlichen Glanz verleihen





Stunden-Marathon im holländischen Oss, gewann die SFC. Und auch aus den prestigeträchtigen 24 Stunden von Barcelona ging sie als Zweite der Gesamtwertung hervor. Den größten Erfolg feierten ihre Fahrer Brettoni und Cretti allerdings beim Bol d'Or in Le Mans, ebenfalls mit einem zweiten Platz. In ihrer endgültigen Form stand die SFC dann im Herbst auf dem Mailänder Salon – als sportliches, straßenzulassungsfähiges Topmodell, nun mit GfK-Tank.

Ironischerweise war ihr sportlicher Zenit da bereits überschritten, denn die Konkurrenz hatte gnadenlos aufgerüstet. Beim Bol d'Or 1972 traten die französischen Honda-Teams mit bis zu 969 cm³ großen Vierzylindern an. Aber auch die Moto Guzzi mit 850 cm³ oder die neuen Dreizylinder von BSA und Triumph waren mit dem Zweizylinder nicht mehr zu schlagen. Ebenso wenig wie der Dreizylinder aus dem eigenen Modellprogramm, denn bereits 1972 feierte die nagelneue 1000er-Laverda beim Bol d'Or ihre Premiere.

Doch das war kein Grund für die Brenganzer, den sportlichen Zweizylinder aus dem Programm zu nehmen. Ganz im Gegenteil, 1974 überarbeitete Laverda die SFC grundlegend. Die als nicht besonders standfest geltenden Trommelbremsen wichen Scheibenbremsen mit Zweikolbensätteln von Brembo, die 35er Ceriani-Gabel einem Pendant mit 38 Millimeter Standrohrdurchmesser. Zudem änderte sich das Rahmenlayout. Im Gegensatz zu den ursprünglichen Chassis der SF senkte Laverda das Rahmenheck ab. Mit Dellorto-Vergasern, einer auf 9,8 gestiegenen Verdichtung, neuer Nockenwelle samt Ventilen und der neuen Zwei-in-Eins-Auspuffanlage stieg die Leistung auf 75 PS bei 7500/min.

Ab März 1975 erhielt die nun Elettronica genannte SFC eine elektronische-Bosch-Zündung, 10,5:1 verdichtende Kolben und einen neuen Zylinderkopf mit geänderten Ventilwinkeln, doch dieses Modell läutete

In den 70er-Jahren orientierte sich nicht nur Laverda an japanischen Vorbildern. Das Zweizylinder-Triebwerk hat starke Ähnlichkeit mit dem Twin der Honda CB 72. Der Veglia-Drehzahlmesser reicht als Informationsquelle aus



den endgültigen Abschied der sportlichen 750er ein. Die letzten Modelle verließen das Werk sogar mit den wenig attraktiven Gussfelgen der SF.

Viel länger als ihre italienischen Kollegen mussten deutsche Tester auf die SFC warten. Erst 1975 bekam Das MOTORRAD die Gelegenheit zu einem kurzen Probegalopp in Hockenheim. Redakteur Peter Limmert fiel zu allererst der Auspuffton auf, „der sehr dumpf, aber sonor und überhaupt nicht aggressiv ist“. Ebenso wie der Motor,

Der Motor setzt sehr sanft ein und hat eine ebensolche Leistungsentfaltung



Willi Werndl (links) ist Laverda-Fan mit Leib und Seele. Deshalb besitzt er nicht nur jede Menge der Italo-Bikes, sondern bewegt die Zweiräder seiner Lieblingsmarke auch im Alltag und auf der Rennstrecke. Motto des Sammlers: Zwei 750er SFC sind besser als keine

der „sehr sanft einsetzt und eine ebensolche Leistungsentfaltung hat. Trotz erhöhter Verdichtung und gegenüber der normalen SF erheblich gesteigerter Spitzenleistung dreht der Motor fast im gesamten Drehzahlbereich ohne merkbare Schüttelei oder die Arme lahmlegende Vibrationen“.

Das Fahrwerk kam im Urteil des Testers nicht so gut weg: „In großer Schräglage wird ein Pendeln des Fahrwerks um die Längsachse bei Drehzahlen um 7500/min bemerkbar. Na ja, das sind ja auch gute 185 km/h. Das Pendeln dürfte einerseits vom hohen Schwerpunkt herrühren, zum anderen wahrscheinlich von einer nicht optimalen Abstimmung der Reifen und der hinteren Federbeine“. Das relativierte der Tester aber kurz darauf: „Dämpfungs- und federungstechnisch dürfte die Abstimmung der hinteren Ceriani-Federbeine und die stabile Schwinde in Verbindung mit der Telegabel des gleichen Fabrikats zum Ausgereiftesten gehören, was italienische Fahrwerksabstimmung zu bieten hat. Man muss allerdings Initiative ergreifen und die Gabel mitsamt den Federbeinen auf die jeweilige Streckenbeschaffenheit abstimmen. Technische Möglichkeiten hierzu sind vorhanden, von Ceriani gibt es diverse Federn in unterschiedlichsten Härtegraden“.

Und wie fühlt sich die SFC aus heutiger Sicht an? Das herauszufinden hilft uns Willi Werndl. Der Urbayer aus Kirchdorf am Inn ist Laverda-Fan durch und durch. Als Besitzer von nicht weniger als 22 Zwei-

rädern der Marke aus Breganze ist er überzeugt, dass Motorräder nicht nur in sein Museum gehören, welches er demnächst der Öffentlichkeit zugänglich machen will, sondern auf die Straße. Und wenn es sich um die Modelle mit dem sportiven C handelt, auch auf die Rennstrecke. Entsprechend hat er seine SFC aufgebaut. Dabei nimmt er sich konstruktive Freiheiten, die Puristen vielleicht stören mögen, technisch aber durchaus Sinn ergeben. Die Bremsanlage hat er auf moderne Vierkolbensättel von Brembo umgestellt, die Hochschulterfelgen durch breitere mit flacher Schulter ersetzt und passende Reifen aufgezogen. Optisch fällt die Auspuffanlage mit den beiden langen Megaphonen auf beiden Seiten auf, die im Sporeinsatz in der Regel der bei den Scheibenbremsmodellen serienmäßig mitgelieferten Zwei-in-Eins-Anlage weichen musste.

Für den eher kurz gewachsenen Tester kommt die Sitzposition fast einer Streckbank gleich: Der lange flache Tank, der tiefe Höcker und die weit vorn platzierten Stummel spannen Oberkörper und Arme ordentlich in die Länge. Nachdem die Startmaschine das Hinterrad in Rotation versetzt hat und die Linke den kräftezehrenden Kupplungshebel langsam freigibt, fängt der Twin spontan zu wummern an. Mit rhythmischen Gasstößen will er am Leben gehalten werden. Sobald der Motor Temperatur erreicht und der Tester noch einmal die Rechtsschaltung abgespeichert

hat, geht es hinaus auf die Strecke. Unter 2500/min ruckelt das Triebwerk noch etwas unwillig an der Kette, um darüber um so gleichmäßiger hochzudrehen – genau wie es der Testkollege bereits vor 30 Jahren beschrieben hat. Mit präzisen, nachhaltigen Bewegungen des Schaltfußes wollen die Gänge sortiert sein.

Dank der gleichmäßigen Leistungsentfaltung gestaltet sich der Umgang mit der SFC einfacher, als ihr martialisches Aussehen suggeriert. Beim Schwingungsverhalten deckt sich der Eindruck mit dem Testergebnis von damals allerdings nicht. Mit kräftigen Vibrationen in Lenkerenden und Fußrasten macht der Zweizylinder nachhaltig auf das gemeinsame Auf und Ab der Kolben aufmerksam. Auch beim Fahrwerk ergibt sich ein anderer Eindruck: Erstaunlich spurstabil, geradezu stoisch zieht die SFC bei hohen Geschwindigkeiten auch in Schräglage und auf Bodenwellen ihre Bahn. Und das, obwohl die breiteren Reifen erheblich größere Kräfte ins Fahrwerk einleiten. Zum überlegenen Fahrwerk tragen die modernen Bremsen bei, die um Welten besser verzögern als die Originale. Der Motor untermalt das Erlebnis mit dem geradezu beruhigenden Brummen eines echten Paralleltwins, das bei höherer Drehzahl in wütendes Donnern übergeht. Der Klang und das Fahrverhalten flößen Vertrauen ein und machen die Einnahme dieses C-Vitamins zum Genuss ohne Reue. □