

oS 80,-
sfr 9,80
nfl 12,50
bfr 246,-
lfr 238,-
Lit 14.000,-
Fmk 47,-

MOTORRAD

CLASSIC



Kawasaki

H1



H2



Z1



Die ersten Superbikes

**Norcroft
Interceptor**

**Maico-
Viertakter**



**NSU Quickly
Cavallino**



Laverda 750 SFC



▲ Ein herbes Männermotorrad in zarten Händen: Hier fährt ausnahmsweise Heike, im Ersten, und das langt auch, denn der erste Gang reicht bis 90 km/h – wenn es unbedingt sein muss



CIAO, BELLA

So und nicht anders hatte ein italienisches
Motorrad auszusehen.



Laverda 750 SFC

VON FRANK-ALBERT JLLG
FOTOS: ULRICH SCHWAB, WERK

Vor rund 30 Jahren erlebte Italien seine erste große Fitness-Welle. Sport hieß es bei Moto Guzzi, sogar SuperSport bei Ducati. Und Laverda setzte dem Ganzen noch eins drauf nach dem Motto „was die Anderen

können, können wir schon lange“. Schlicht und einfach SFC hieß die 750er aus Breganze. SF war von den bisherigen Modellen her bekannt und bedeutete „Super Freni“ oder „Sport Freni“, hatte also etwas mit den neuen, von Laverda selbst gefertigten Bremsen (samt Radnaben) zu tun. Und der Buchstabe C stand natürlich für „Competition“.

Nun, eine reinrassige Rennmaschine war die 750 SFC wirklich nicht, allenfalls ein Wettbewerbsmodell für 24 Stunden-Angelegenheiten oder für 500- oder 1000-km Distanzen. Und wenn die Konkurrenz nicht durchhielt und eine Vierzylinder-Honda ebenso wenig die Sollzeit oder die vorgegebene Rundenzahl schaffte, dann war so eine SFC schon mal für einen Sieg gut.



Guzzi hatte die V 7 Sport in schrillum, hellem Grün (mit rotem Rahmen), Ducati seine 750 SS in glitzerndem Silber-metallic (mit smaragdgrünem Rahmen) lackiert. Laverda entschied sich für eine damalige Modifarbe: ein aggressives, leuchtendes Orange (und für silbern schimmernden Rahmen) – wie übrigens bei den landwirtschaftlichen Fahrzeugen des Unternehmens.

Einen mächtigen Traktor orangefarben anzumalen ist in Italien übrigens legitim, denn auch mit solchen Dingen wurde auf der Rennstrecke um die Wette gerannt.

Ausgangsbasis war die Laverda 750 SF. Höckersitz auf das Rahmenheck, Halbschale dran, langer, schmaler Kraftstoffbehälter, ein knapper Kotflügel zwischen die beiden ebenfalls



orangefarben lackierten Tauchrohre der Ceriani-Teleskopgabel, oben zwei Verlicchi-Lenkerstummel samt -Hebeln und Tommaselli-Gasdrehgriff angeschraubt und dazu noch die Fußrasten an aus Duraluminium herausgesägten Trägern zurückversetzt – optisch war dem Anspruch auf „Competition“ damit Genüge getan.

Auch die SFC erhielt die von Laverda – schließlich sind es Gießereifachleute – selbst gefertigte Duplex-Trommelbremsen mit 230 mm Trommeldurchmesser, wobei nun und im Gegensatz zur ersten Laverda-Bremse die beiden Bremsschlüssel über ein Gestänge verbunden waren und die beiden Bremshebel nicht mehr (wie beispielsweise aus den Vollschwingen-BMW der sechziger Jahre her bekannt) scherenförmig zueinander direkt über den Bremszug betätigt wurden.

Der Laverda-typisch unten offene Stahlrohr-Rahmen (bei Verlicchi gebaut) war nicht einfach silbern statt schwarz angepinselt, sondern verzinkt. Am darin eingehängten Motor fiel ausser den beiden AMAL-Vergasern (aus spanischer Produktion) zunächst gar nichts auf.

▲ Die Orangenschale (pardon, die Verkleidung) samt Scheinwerfer-Einfassung entspricht der sogenannten 11 000er Serie. Der maßgeschneiderte Gabelstabilisator wirkt Wunder und die Ochsenaugen-Blinker wollte der TÜV partout haben



▲ Nur ein Drehzahlmesser (nicht von Veglia, sondern korrekt von Smiths) reicht für eine Rennmaschine völlig. Tachometer? Nun, dem TÜV genügt eines dieser Fahrrad-Mini-Dinger

Diese kamen aus der sogenannten 1000er-Serie und waren mit 34, 36 oder mit 38 mm Durchlass lieferbar. Laverda entschied sich für die goldene Mitte und selbstverständlich mit den dazugehörigen offenen Ansaugtrichtern.

Nun, wir ahnen, was Sie jetzt brennend interessiert. Doch auch heute, fast 30 Jahre nach der SFC-Ära und auch deshalb, weil es ein italienisches Motorrad ist, werden Sie in CLASSIC keine legitimierte Angabe über Höchstleistung so eines SFC-Motors samt Nenndrehzahl finden. Aber ganz im Regen stehen lassen wollen wir Sie auch wieder nicht, deshalb zwei Anhaltspunkte: Zunächst, als 1971 die ersten SFC-Motoren mit penibelst poliertem Kurbeltrieb zusammengesetzt waren, gab Laverda 70 PS bei 7200/min an. In der 1972er Ausgabe des italienischen Motorradkatalogs war von „72 CV a 7800 giri/min“ die Rede, in der 1973er Ausgabe dann schließlich von „75 CV a 7500 giri/min“. Die korrespondierenden angegebenen Höchstgeschwindigkeitswerte („velocità max.“) lagen bei 209 respektive 215 km/h, wobei letztere Zahl doch ziemlich hoch gegriffen war. Bei allem Respekt vor der langgestreckt und schmal wirkenden SFC: Für mehr als 210 km/h sind bei einem solchen Motorrad nach wie vor immer noch mindestens 80 PS nötig. Und die hatte ein 750er Laverda-Zweizylindermotor nie und nimmer, und wenn, dann allenfalls nur ein paar Minuten lang.

Aber so eine SFC sah nun mal verdammt schnell aus, und dazu war sie

noch furchtbar teuer. Mit knapp 1,5 Millionen Lire wurde 1972 der Preis festgelegt, entsprechend fast 8500 Mark. 1973 waren es schon gut 1,6 Millionen Lire, kaum mehr als für eine Moto Guzzi V 7 Sport zu zahlen war, aber immer noch viel billiger als eine 750 SS, für die Ducati 1,9 Millionen Lire haben

wollte. Und dann war da noch die Konkurrenz aus dem eigenen Laden. Die 1972 vorgestellte 1000er Laverda mit ihrem eigenwilligen Dreizylindermotor war sogar noch zwei Hosentaschen voll Liremünzen billiger als eine 750 SFC.

Die ersten SFC vom Frühjahr/Sommer 1971, aus der sogenannten





5000er-Serie, gab es offiziell gar nicht zu kaufen. Insgesamt sollen es nur 20 Exemplare gewesen sein, die an privilegierte Freunde des Hauses mehr oder weniger verteilt worden sind, wobei mit der einen oder anderen SFC der ersten Generation auch ausserhalb Italiens um die Wette gefahren wurde. Erst

Im Herbst 1971 folgte die nächste SFC-Auflage, die sogenannte 8000er-Serie, offenbar wie gerade Zeit, Lust und Laune zum Aufbau der orangefarbenen Renner war. Denn die SFC-Modelle entstanden stets zwischendurch. Zunächst wurden wieder fünf Exemplare mit den Fahrgestell-Nummern 8256

bis 8260 gebaut, bevor dann beginnend mit Nummer 8281 immerhin 73 SFC hintereinander folgten, jede zum äusserst stolzen Preis von 1.450.000 Lire. Viele Maschinen sollen monatelang die Laverda-Läden gehütet haben.

Die Motoren für die 8000er-Serie waren unverändert geblieben. Nur die

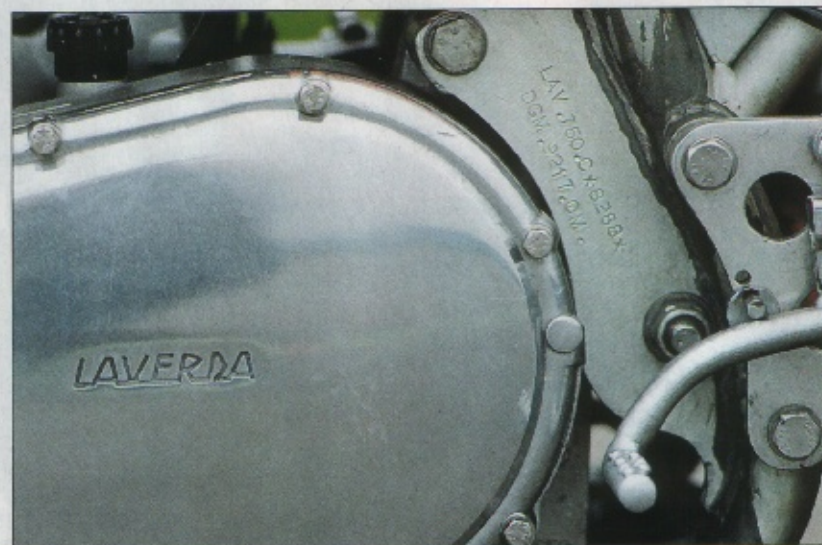
Leistung der Ölpumpe wurde erhöht und das Getriebe noch enger gestuft, mit entsprechend langem Ersten und den gewünschten kleinen Sprüngen zwischen dritten, viertem und fünftem Gang. Der Kraftstoffbehälter (24 Liter Fassungsvermögen), an den ersten SFC noch aus Leichtmetallblech und handgetrieben, war nun aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff, der die feinen Vibrationen besser verkräftete. Mit der 8000er-Serie kam auch die bereits

erwähnte, zweite Version der Laverda-eigenen Trommelbremsen. Eine Duplex-Bremse korrekt einzustellen verlangt Fingerspitzen-Gefühl, andernfalls ist die Bremswirkung noch miserabler als bei mancher Simplex-Bremse. Damit sich die beiden auflaufenden Bremsbacken wieder schnell lösten, verwendete Laverda insgesamt fünf Rückholfedern und verlangte vom Fahrer deshalb eine kräftige rechte Hand. Kein Wunder also, wenn mancher SFC-Kunde

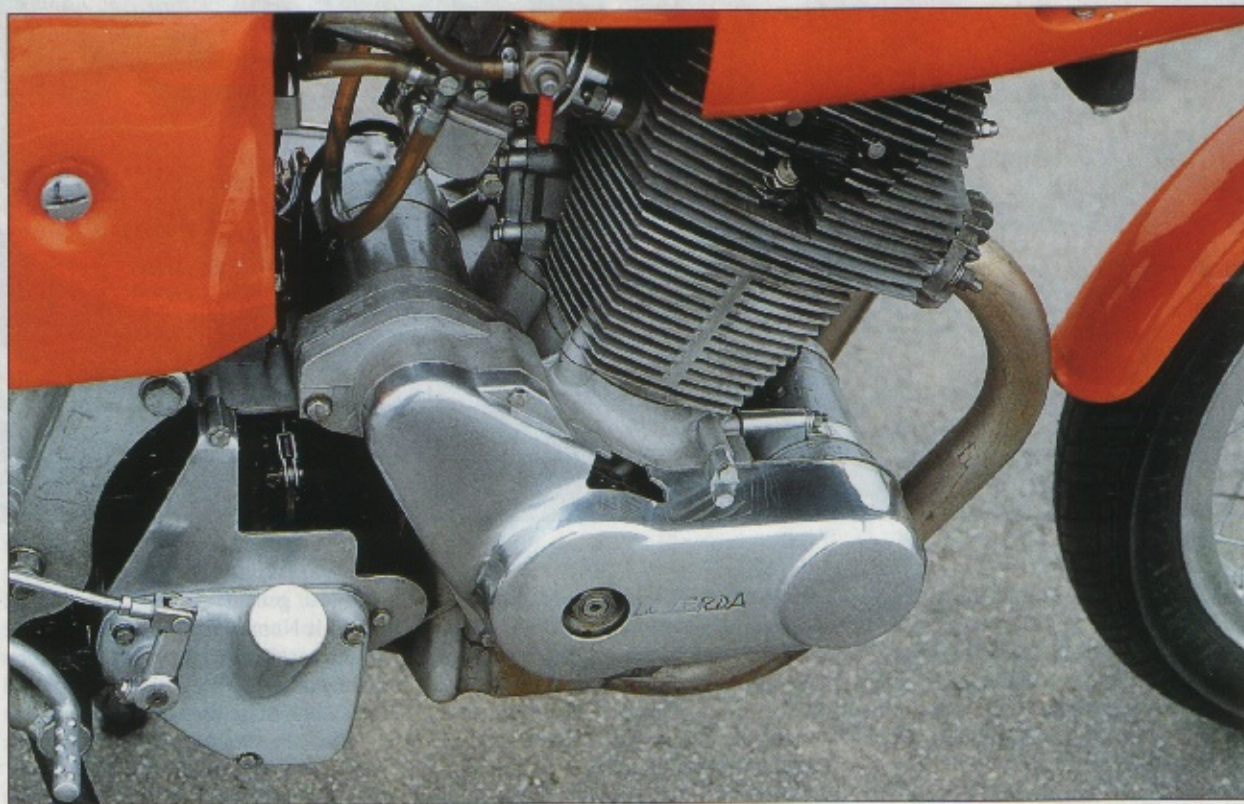
sich gleich für die als Alternative angebotene Doppelduplex-Bremse von Ceriani entschied.

Nachdem die letzten SFC-Modelle der 8000er-Serie im Frühjahr 1972 endlich vergriffen waren schob Laverda wieder ein paar Handvoll nach. Diese SFC sind unter Experten als die sogenannte 11000er-Serie bekannt, obwohl schon bei Fahrgestell-Nummer 10762 begonnen und zunächst bei 10793 endete. Weitere SFC folgten

► GFK-Kraftstoffbehälter mit riesigem Loch unterm Deckel, weil ja nicht getankt, sondern regelrecht reingeschüttet werden muss. Laverda gab bescheidene 8,5 l/100 km an. Diese Buchstaben/Zahlen-Kombination muss ein SFC-Rahmen haben, und weil sie links eingeschlagen ist, brauchte es bei der Zulassung eine Ausnahmegenehmigung



► Typisch Laverda: Elektrostarter hinter dem Zylinder, Kraftübertragung durch Kette. Vor dem Kurbelhaus der Generator, über Keilriemen angetrieben. Kein Kickstarter, wer einen Renner fährt soll zur Not auch Schiebstarts beherrschen. Nicht original (sondern von der späteren SFC) aber praktisch ist der Gehäusedeckel mit integriertem Öleinfüllstutzen



dann mit Nummern zwischen 11078 und 11120, und insgesamt sollen es nach den Recherchen von Tim Isles und dem Niederländer Marnix van der Schalk „allenfalls 55 Exemplare“ gewesen sein, zum Stückpreis von 1 628 400 Lire „IVA e trasporto compreso“.

Auffälligstes Kennzeichen der neuen SFC-Serie waren die geänderten Auspuffkrümmer, die nun vor dem Kurbelhaus heruntergezogen waren und fast parallel unterhalb von Motor und Getriebe geführt wurden, wo auch das Zwischenstück der (ebenfalls verzinkten) Anlage mit den beiden sich kreuzenden Interferenzrohren versteckt war. Dazu passend war auch der neue, deutlich schmalere Hauptständer, weshalb am Rahmen neue Aufnahmen dafür nötig waren. Gleichzeitig wurde auch die Lagerung der Hinterradschwinge verstärkt, nun mit einem Lagerbolzendurchmesser von 16 statt 14 mm. Auch die beiden Langlöcher in den Schwingenarmen mussten entsprechend aufgeweitet werden um Platz für eine neue Radnabe mit größeren Lagern und mit 20 mm starker Hinterradachse (zuvor 18 mm) samt neuen Kettenspannern zu schaffen.

Auch dies sind übrigens Details, die charakteristisch sind für eine SFC und woran sich lediglich auf SFC-Optik umgestrickte, vergleichsweise stinknormale Serien-750er von Laverda entlarven lassen.

Auf den ersten flüchtigen Blick fiel die neue Verkleidung gar nicht auf. Der Rundscheinwerfer ragte nicht mehr ganz so weit vorn heraus, auf den Chromring wurde zugunsten einer Einfassung aus schwarzem Gummi verzichtet. Auch die Form des Höckers zeigte nach oben hin stärkere Rundungen. Nach wie vor war im Höcker Platz für ein bisschen Werkzeug und das Fach hatte nun einen wenigstens halbwegs anständigen Deckel mit Scharnier – jedenfalls so lange der Verschluss den Vibrationen standhalten konnte.

Irgendwann im Sommer 1972 verließ die vorläufig letzte SFC das Werk an der Via Mazzini in Breganze. Für viele Freunde der Marke ist seitdem ein Modell mit Trommelbremsen die SFC schlechthin. Für Laverda selbst war das Thema „Competitione“ freilich noch nicht passé. Es sollte aber fast zwei Jahre dauern, bis für die wahren Fans wieder Nachschub in Sicht war. Darüber mehr ein ander Mal. ■

Schmuckstück – ja, Fahrmaschine erst recht

Nicht alles, was aus Italien kommt, schmeckt jedem. So war das schon im Falle der SFC, und dazu ist diese Laverda auch noch eines jener Motorräder aus der guten alten Zeit des Bauen und Basteln.

Für Willi Kruck ist die SFC ein Motorrad zum Fahren, Originalität hin oder her, und deshalb entspricht dieses Exemplar in einigen Details nicht mehr jenen SFC der 8000er-Baureihe, so wie sie vor fast 30 Jahren das Werk in Breganze verlassen hatten. Aber Willi hat alle Teile aufgehoben, als Referenz, falls da einer kommen und kritisieren möge.

Die alten, ausgelutschten Ceriani-Federbeine sind längst gegen solche von Koni gewechselt worden, nicht nur der Qualität, sondern auch des Preises wegen. Auch die beiden AMAL-Concentric-Vergaser, Typ 1036, wurden im Laufe der Jahre zunächst durch zwei Dellorto PHB und diese dann schließlich durch zwei PHF-Vergaser ersetzt, letztere mit Beschleuniger-Pumpe und laut Willi gut für die Leistung.

An ein solches Motorrad gehört einfach eine zwei-in-eins-Auspuffanlage (ebenfalls ein Laverda-Originalteil), zumal diese nicht geräuschärmer ist als die

beiden „serienmäßigen“ Krümmer samt Endrohre; wobei Endrohre der vollkommen richtige Ausdruck ist, weil – wie bei jedem Rohr – völlig ungehindert hindurchgeblückt werden kann. Und die Ceriani-Bremse vorn gab es von Laverda ja ohnehin als Alternative zur haus-eigenen Duplex-Trommelbremse. Die Original-Hebel von Verlicchi samt dem Tommaselli-Gasdrehgriff hat Willi auch. Er fährt aber einen Einzug-Drehgriff mit Verteiler-Zwischenstück zu den beiden Gasschiebern.

Auch der (selbstgefertigte) Gabelstabilisator ist kein typisches SFC-Detail, aber Willi Kruck schwört drauf. Nicht vergessen: dies ist ein Motorrad, das bei Wind und bei (gerade noch erträglichem) Wetter gefahren wird, weshalb öfter Motoröl nachgekippt werden muss. Normalerweise ist das eine elende Fummlei und ohne passend gebogenen Einlauftrichter erst gar nicht möglich. Und genau deshalb sitzt am Getriebegehäuse von Willis SFC auch nicht mehr der serienmäßige Deckel, sondern ein solcher (ja, er ist wirklich aus Magnesiumguss) mit praktischen Einfüllstutzen, wie ihn auch die letzten SFC-Modelle ab Sommer 1974 serienmäßig bekamen.



Eigentlich war dieses Bild nur fürs Familienalbum gedacht. Willi Kruck ist zwar auch SFC-Fahrer, ansonsten ist er lieber bei der Musik dabei