

# Fliegender Start

**Mitte der 60er-Jahre begann für die Marke Laverda eine neue Ära: Mit dem Zweizylinder 650/750 GT, hier bei einer Testfahrt am Mailänder Flughafen Linate, legte sie einen furiosen Start ins Segment der Maxi-Motorräder hin.**

Text: Eva Breutel; Fotos: Motociclismo Italia, Archiv (2)







**D**ie Motorradwelt staunt nicht schlecht auf der Earl's Court Motorshow in London 1966. Mitten zwischen renommierten Marken tummelt sich da nämlich ein Nobody und fordert die Platzhirsche heraus: Der kleine Hersteller Laverda aus Italien präsentiert einen 650er-Zweizylinder-Viertakter, ein echtes Big Bike. Und was für eins! Es handelt sich um eine imposante Gran Turismo mit mächtigem Motor und 18-Zoll-Rädern, der Fahrer sitzt sportlich nach vorn gebeugt, das Konzept ist hochmodern: Fünfganggetriebe, E-Starter, offener Rückgratrahmen, mittragender Motor mit obenliegender Nocken-

welle. Stolz verkündeten die Italiener die stattlichen Leistungen, die sie erreichen wollen: 52 PS am Hinterrad bei 6500/min und satte 190 km/h Spitze.

Zweiräder von Laverda gibt es erst seit 1949. Ein eher aus der Not geborenes Unterfangen für den bekannten Landmaschinenhersteller, denn Italien braucht in der Nachkriegszeit dringend günstige Fortbewegungsmittel. Entsprechend spezialisiert sich Moto Laverda – im Italienschen übrigens mit Akzent auf dem ersten a ausgesprochen – zunächst auf kleine Hubräume und bringt 1950 einen Einzylinder mit 75 cm<sup>3</sup>. Später folgen 200er- und 125er-Modelle, die sich auch bei

Langstreckenrennen in Italien und sogar bei den Six Days gut schlagen und der Marke zu einem guten Namen im Rennsport verhelfen – in den kleinen Hubraumklassen. Einen emotionalen Boliden zum Träumen hat von ihr niemand erwartet. Doch Laverda wagt sich keck auf das angestammte Terrain von Moto Guzzi, Triumph, BSA und BMW.

### Der amerikanische Traum

Seinen Anfang nimmt das erfolgreiche Big Bike-Abenteuer der Marke zwei Jahre vor der denkwürdigen Motorshow in London. 1964 schickt Seniorchef Francesco Laverda seinen Sohn Massimo in die USA.

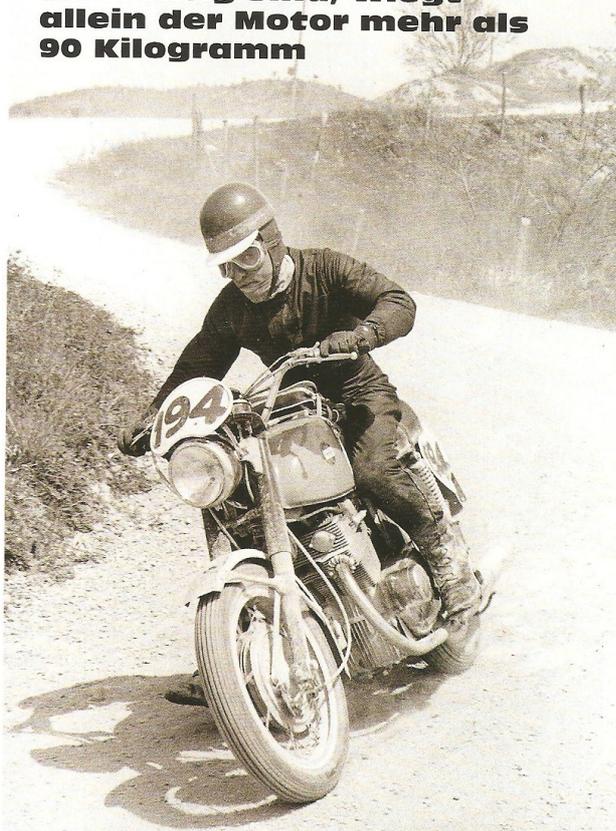


Der soll eigentlich nur herausfinden, ob es sich lohnen könnte, die hauseigene 125er dorthin zu exportieren. Doch der 26-Jährige entdeckt eine neue Welt, nämlich einen Motorradmarkt, der sich rasant verändert. Speziell die erfolgreichen Newcomer aus Japan schlagen ihn in ihren Bann: günstige, sorgfältig konstruierte Motorräder mit modernen Motoren und aufstrebender Leistung, allen voran die Honda CB 77 Super Hawk, in den USA ein regelrechter Verkaufsschlager. Weil ihm die US-Händler von der steigenden Nachfrage nach großen Hubräumen berichten, träumt der junge Italiener nicht mehr von 125ern, sondern von einer modernen,

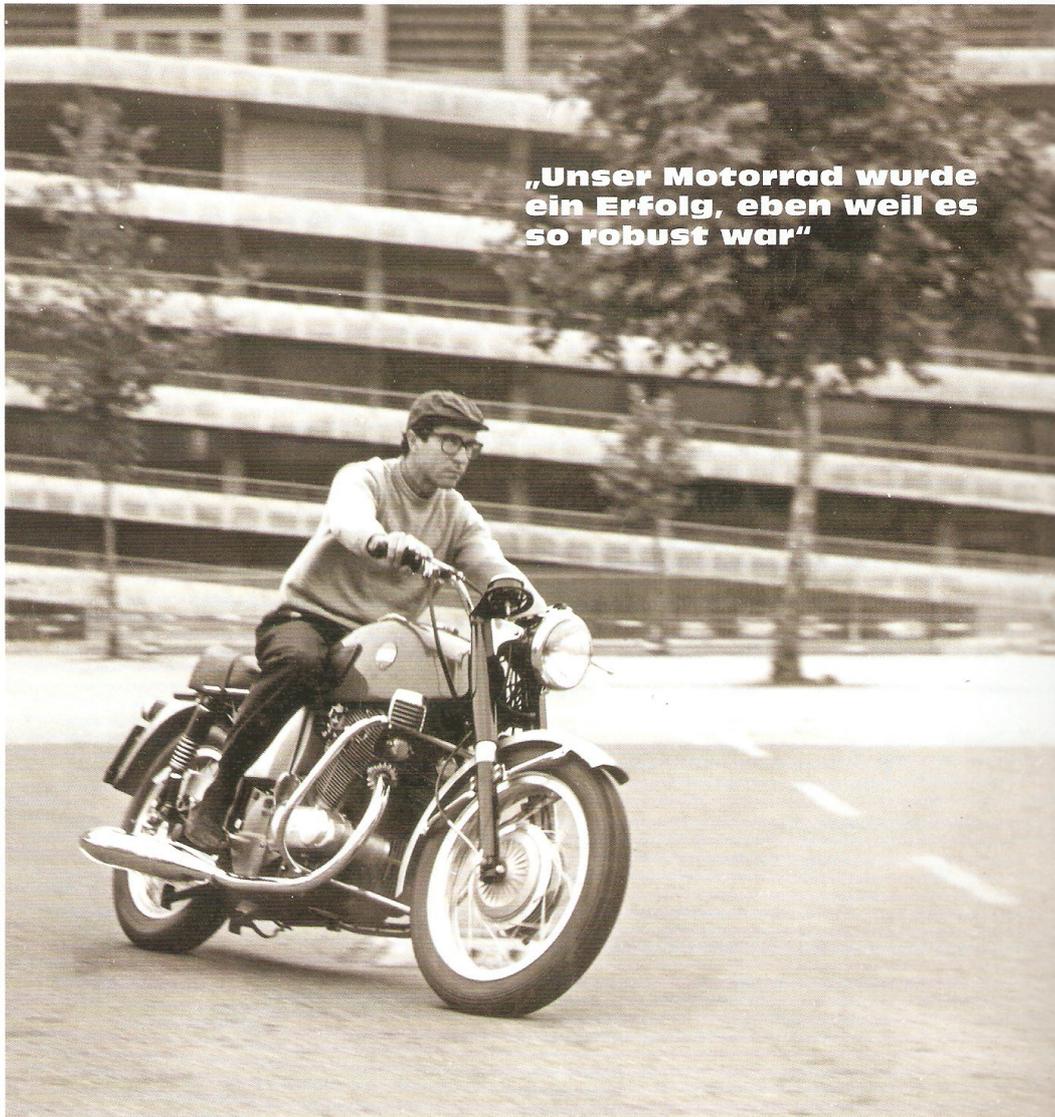


Scharfe Erprobung: Kurz vor der Auslieferung der ersten GT-Exemplare nimmt Laverda im April/Mai 1968 mit drei Motorrädern am Motogiro d'Italia teil und belegt am Ende die Plätze eins, fünf und sechs

### Weil die Entwickler über- vorsichtig sind, wiegt allein der Motor mehr als 90 Kilogramm



Geglückter Einstand: Edoardo Dossena gewinnt auf einer Laverda 650 die Motogiro-Wertung 1968 in der Klasse über 500 cm<sup>3</sup>



**„Unser Motorrad wurde ein Erfolg, eben weil es so robust war“**

**DAS VORBILD: HONDA CB 77 SUPER HAWK**



Foto: Kinstle

**Die Ähnlichkeiten sind unverkennbar:** Hondas Paralleltwin diente der Laverda 650/750 GT als Inspiration. Die Honda wurde bis 1967 in 250 000 Exemplaren gebaut, nämlich als 250er mit 25 PS (in Deutschland als CB 72 Supersport bekannt, siehe Foto links; in den USA hieß sie CB 72 Hawk) und als äußerlich baugleiche CB 77 mit 305 cm<sup>3</sup>, in den USA Super Hawk genannt. Sie verkaufte sich dort über 72 000 mal, was den jungen Amerika-

Reisenden Massimo Laverda tief beeindruckte. Bohrung x Hub betragen 60 x 54 mm, die Ventilsteuerung erfolgte über eine ketten-gesteuerte obenliegende Nockenwelle, dazu kamen Vierganggetriebe und E-Starter. 28 PS sorgten für knapp 160 km/h Spitze. Noch mehr Erfolg war anschließend der Nachfolgerin beschieden: Die CB 350 mit neuem Motor und Fünfganggetriebe verkaufte sich ab 1968 in den USA wie geschnittenes Brot.



großvolumigen Maschine. Sein Vater ist von dem Projekt allerdings nicht sonderlich angetan. „Es war ein enormes Risiko“, erinnert sich Massimos jüngerer Bruder Piero Laverda. „In Italien gab es für Motorräder über 500 cm<sup>3</sup> damals keine Nachfrage. Selbst die Klassenbesten, also AJS-Matchless, Triumph, BSA, Norton und BMW, verkauften hier 1965 zusammen nicht mal 200 Stück.“ Doch dass eine neue Idee her muss, sieht auch Vater Laverda ein, denn das Erscheinen des Fiat 500 hat Italiens Motorradhersteller in eine tiefe Krise gestürzt. Widerstrebend erlaubt er das risikoreiche Experiment, und so macht sich Massimo mit Feuereifer ans Werk, unterstützt von den Technik-Chefs Luciano Zen und Adriano Valente. Als Inspiration dient natürlich die Honda Super Hawk, die es ihm so angetan hat.

In nur 18 Monaten entwickeln sie den Prototypen, der dann 1966 in London präsentiert wird. Die Eckdaten stehen schnell fest: Ein Paralleltwin, um 25 Grad nach

vorn geneigt, um die Bauhöhe zu verringern und die Kühlung zu verbessern, Ventiltrieb über eine obenliegende, kettengetriebene zweiteilige Nockenwelle, Fünfganggetriebe modernster Bauart, mittragender Motor und unten offener Rahmen, E-Starter, Verarbeitung auf höchstem Niveau. Zudem soll der Motor nicht ölen, damals bei fast allen Maxi-Motorrädern ein Problem. Das kombinierte Motor/Getriebegehäuse besteht aus Leichtmetall und ist horizontal geteilt, was Ein- und Ausbau erleichtert. Mit 75 mm Bohrung und 74 mm Hub ist der erste Prototyp des Motors, ein 650er, fast quadratisch ausgelegt, der kurze Hub erlaubt hohe Drehzahlen bis etwa 7000/min. Weil der Antrieb besonders zuverlässig ausfallen soll, gehen die Entwickler übervorsichtig zu Werke: Die meisten Komponenten, vom Pleuel bis zur Duplex-Steuerkette, dimensionieren sie so großzügig, dass der Motor nicht nur sehr hoch gerät, sondern auch über 90 Kilogramm wiegt. „Unser Kons-

truktionsansatz war das genaue Gegenteil von dem der Engländer“, erzählt Piero Laverda. „Die setzten auf Leichtigkeit und Handlichkeit. Aber unser Motorrad wurde ein Erfolg, eben weil es so robust war.“ 230 Kilogramm bringt die Maschine in der Serienfertigung am Ende auf die Waage.

### Suche nach Komponenten

Mit der Vorstellung des Prototypen 1966 beginnen die Erprobungsphase und die Industrialisierung des Projekts, und damit fangen die Probleme erst richtig an. „Es gab in Italien nur wenige Zulieferer, die so hohe Standards, wie wir sie uns vorstellten, einhalten konnten“, erklärt Piero Laverda. Dellorto liefert zwei 29er-Vergaser neuester Bauart, Ceriani die hydraulisch gedämpfte Telegabel mit 35 mm Durchmesser sowie die dreifach verstellbaren Federbeine, Pirelli entwickelt extra spezielle Hochgeschwindigkeitsreifen für die beiden 18-Zoll-Leichtmetallfelgen. Die Trommelbremsen vorn und hinten steuert



Die Instrumente stammen von Smith aus England und sind elastisch montiert



Diese wilde Konstruktion betätigte das Bremslicht, wenn vorn gebremst wurde



Die Trommelbremsen (vorn 230 mm groß) baute Laverda ab 1970 selbst



Grimeca bei; sie treffen allerdings unter den späteren Kunden nicht gerade auf Gegenliebe, denn im Nassen reduziert sich ihre Bremskraft gegen null. Bei späteren Modellen der 750er baut Laverda daher selbst gefertigte Bremsen ein. Viele Teile stammen aber auch aus dem Ausland, was die Lieferwege beschwerlich macht: Aus England kommen von Smith die Instrumente, von Lucas die Bedienelemente und von Renolds die Ketten, aus Deutschland von Bosch der Scheinwerfer, die Lichtmaschine und der Anlasser.

Als schwierig entpuppt sich die Suche nach einer Gießerei, die den Motor entsprechend den Vorgaben fertigt. Mit seinen feinen Kühlrippen und den Hohlräumen im Innern ist der luftgekühlte Zweizylinder nicht einfach herzustellen, es besteht das Risiko von Mikrofissuren, der häufigsten Ursache für den Austritt von Öl. In Gallarate bei Mailand wird man schließlich fündig, die Gießerei FLAM hat das nötige Know-how und auch den Willen, das Konzept umzusetzen. Später übernimmt Laverda sogar die Mehrheit an der Gießerei, um eine kontinuierliche Lieferung sicherzustellen. Auch im Werk in Breganze nördlich von Vicenza kommt es zu großen Umstellungen. Neue Maschinen sind erforderlich, ebenso neue Arbeitsprozesse und Qualitätsstandards. Die Fabrik wird völlig umgekrempelt.

#### Erprobung beim Motogiro

Vier Testfahrer erproben das Motorrad anderthalb Jahre lang, Massimo Laverda ist zufrieden: Der Motor leckt nicht, der

E-Starter funktioniert auch bei Kälte, das Getriebe ist robust. Im April 1968 beginnt die Serienproduktion. Gegenüber dem Prototypen gibt es noch einige Anpassungen, unter anderem wird der Hubzapfenversatz der aus mehreren Teilen zusammengesetzten Kurbelwelle von 180 auf 360 Grad geändert, was den Durchzug verbessert. Außerdem geht neben dem 650er- ein 750er-Modell in Serie, baugleich bis auf die von 75 mm auf 80 mm vergrößerte Bohrung, die dem Motor zu mehr Druck aus dem Keller verhilft.

Vor der Auslieferung der ersten Exemplare setzt Massimo Laverda noch einmal auf volles Risiko und meldet eine 650er und drei 750er zum Motogiro d'Italia an, einem harten einwöchigen Rennen, bei dem es neben Sonderprüfungen auf Renn- und Bergstrecken auch Offroad-Einsätze zu bewältigen gilt. Das Vertrauen des jungen Managers in seine Schöpfung zahlt

sich aus, die 650er siegt in ihrer Klasse, auch alle anderen Maschinen kommen ins Ziel – ein großartiger Beleg für ihre Zuverlässigkeit. Händler und Kunden nehmen das Motorrad begeistert an, wenn auch nicht ganz so, wie von Massimo Laverda geplant: Er hat die 650er für Italien und das restliche Europa vorgesehen, die 750er allein für die USA. Doch alle Märkte verlangen nach der 750er, die statt 50 immerhin 52 PS leistet und mit ihrem geringeren Verdichtungsverhältnis (7,7:1 statt 9:1) dem Motor mehr Elastizität verleiht. Kurzerhand nimmt Laverda die 650er nach nur 52 gebauten Exemplaren aus der Produktion und konzentriert sich allein auf die 750 GT.

#### Verschiedene 750er-Modelle

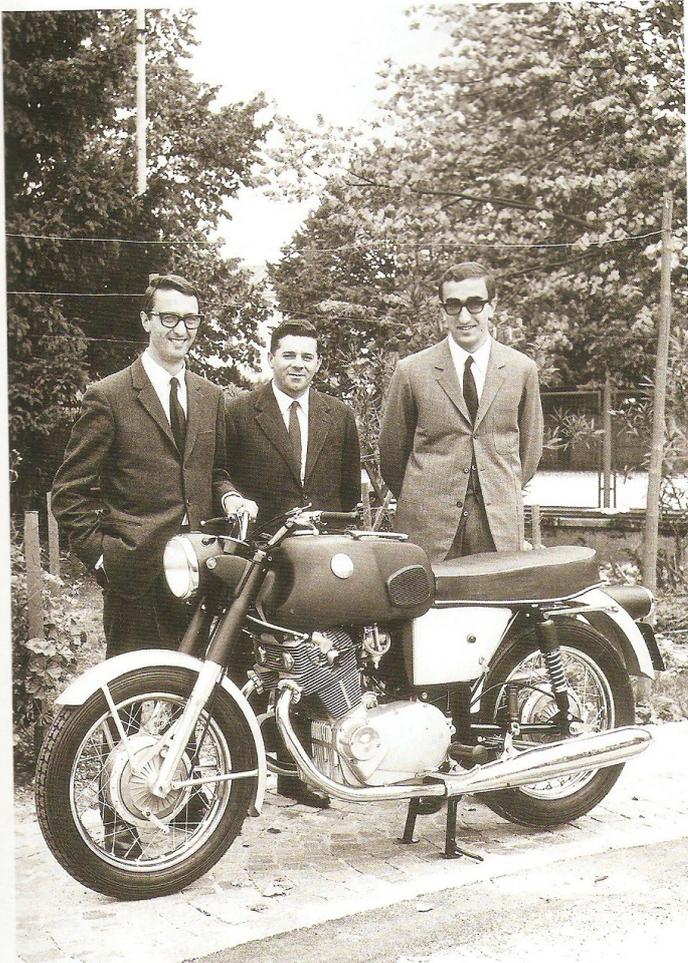
Zu dieser „Gran Turismo“ gesellt sich bereits 1969 die Variante S (Sportivo) mit Monoposto-Sitzbank. 1970 folgt die SF



Die Schaltung der Laverda sitzt rechts, wie damals bei Motorrädern üblich



Die Welle für den Drehzahlmesser befindet sich auf dem Zylinderkopf



Die Macher und ihr Meisterwerk: von links Massimo Laverda, der technische Direktor Luciano Zen und Massimos jüngerer Bruder Piero

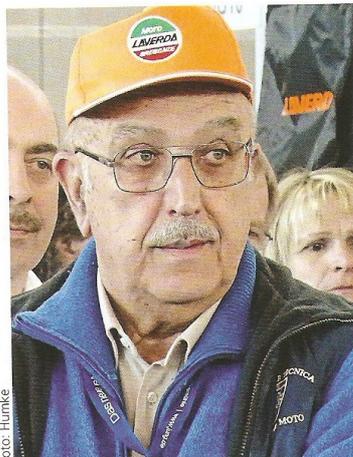


Foto: Humke

Piero Laverda ist heute noch bei Classic-Rennen in ganz Europa aktiv



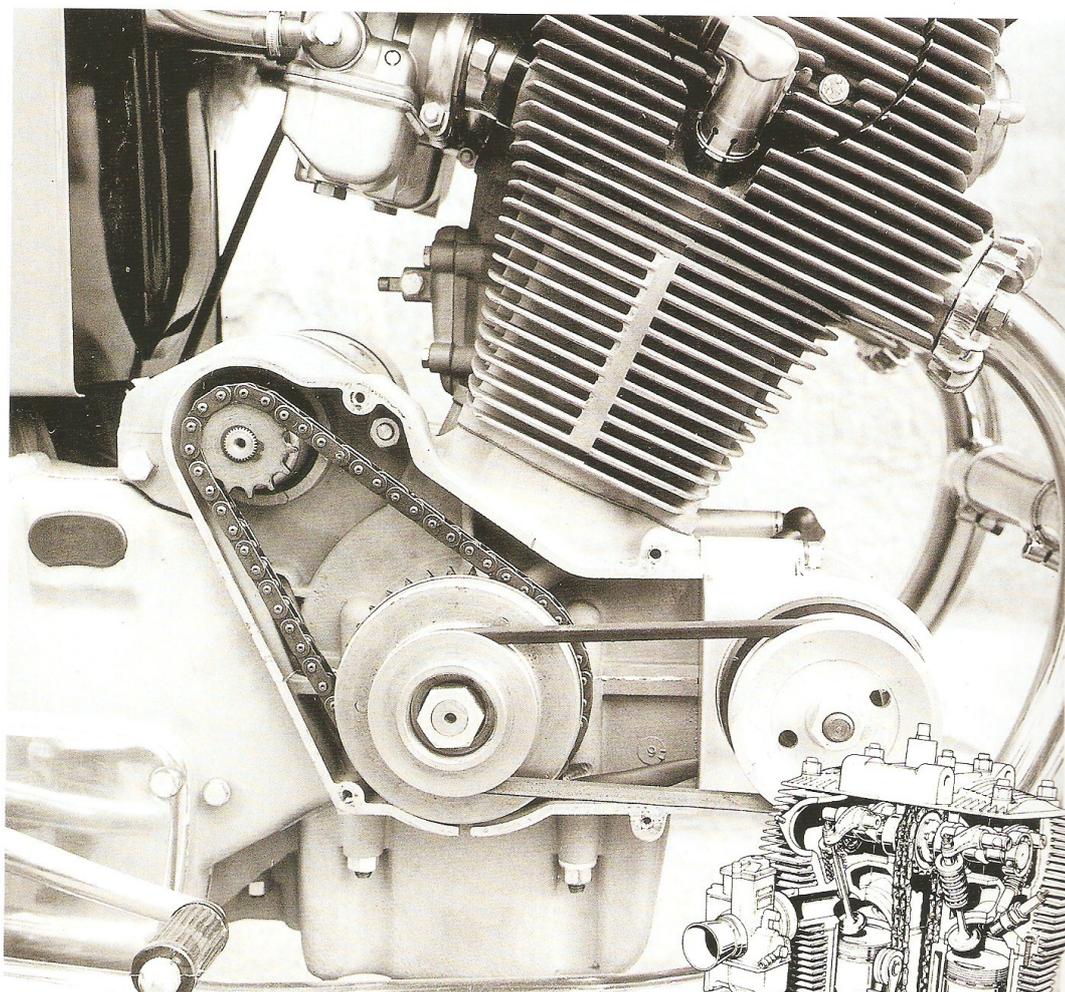
Zeitgenössische Werbung: „Laverda verkauft neue Emotionen!“



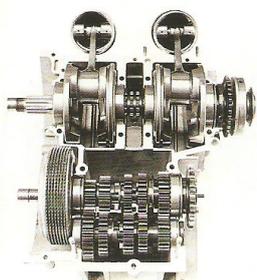
Vorserien-Exemplar der 750 GT aus dem Jahr 1967. In der Serie (rechts) gab es dann noch einige Änderungen



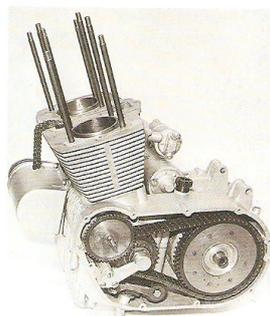
Getauscht wurden Federbeine, Sitzbank, Rücklicht und Gaszug. Ceriani-Gabel und Trommelbremsen blieben



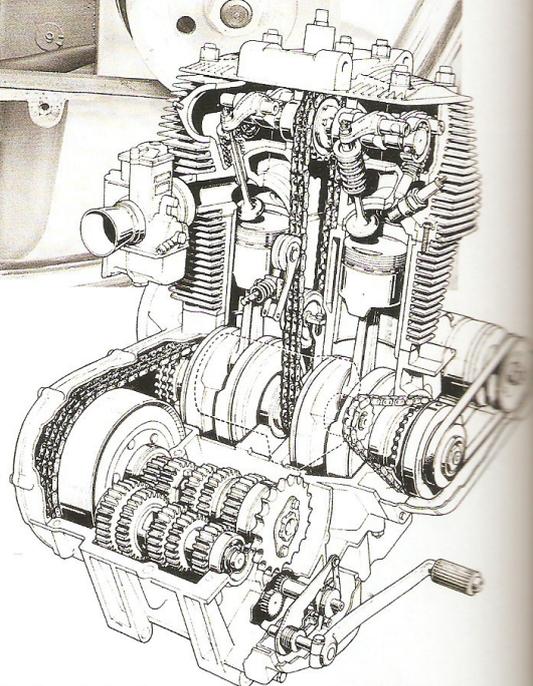
Auch wenn er wie ein Langhuber wirkt: Der Motor ist kurzhubig mit 75 x 74 mm bei der 650er und 80 x 74 mm bei der 750er



Große Mehrscheibenkuppelung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe



Primärtrieb per Triplexkette, dazu Zahnradantrieb für den Doppelunterbrecher



Gut im Schnittbild zu sehen sind alle Kettensteuerungen der 750er, vom E-Starter über den Primärtrieb bis zum Ventiltrieb mit Kettenspanner



(die Abkürzung steht für Super Freni, also Superbremsen) mit 60 PS und niedrigerem Rahmen, die Laverda mit einer selbst konstruierten Duplex-Trommelbremse fürs Vorderrad bestückt. Bei der SF1 von 1972 erhöhen 36er-Dellorto-Vergaser und ein Conti-Auspuff die Leistung gar auf 66 PS und eine Höchstgeschwindigkeit nahe 200 km/h. 1974 kommt die SF2 mit Scheibenbremsen vorn, 1976 schließlich die SF3, die auch hinten auf eine Scheibenbremse setzt. Die GT-Version wird derweil durch die GTL abgelöst, die mit aufgefrischem Design neue Kunden anlocken soll. Doch ihre alten Laverda-Trommelbremsen sind nicht mehr zeitgemäß, nur 251 Stück werden produziert. Prunkstück der 750er-Serie ist natürlich die SFC (Super Freni Competizione), sozusagen der erste italienische Supersportler und ein echter Meilenstein der Motorradgeschichte, gebaut in nur 549 Exemplaren zwischen 1971 und 1977.

Massimo Laverdas mutige Entscheidung, eine Maschine mit großem Hubraum zu bauen, zahlt sich für die Marke aus. Im Gegensatz zu vielen anderen italienischen Motorradherstellern überlebt Laverda die durch den Autoboom ausgelöste Krise, in fast zehn Jahren Produktionszeit setzt man von der 750er in all ihren Varianten exakt 18 634 Stück ab. Hätten die Besucher der Earl's Court Motorshow in London das 1966 schon gewusst, sie wären wohl aus dem Staunen gar nicht mehr herausgekommen. □

www.motorrad-classic.de

Das schön restaurierte Exemplar auf unseren Bildern ist eine 750 GT von 1970

## KULT AUF ZWEI RÄDERN

### BMW BOXER DIE ZWEIVENTIL-TWINS 1969-1996



Ian Falloon

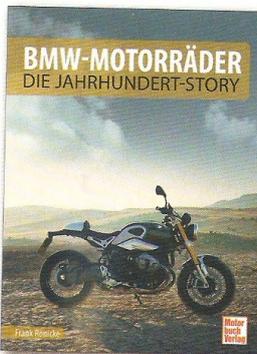
Motorbuch Verlag

Ian Falloon erzählt in dieser BMW-Boxer-Bibel alles, was es über dieses Thema zu wissen gibt, und stellt sämtliche Modelle und Baureihen mit ihren technischen Eigenheiten vor.

176 Seiten, 200 Bilder, Format 230 x 265 mm

ISBN 978-3-613-03880-6

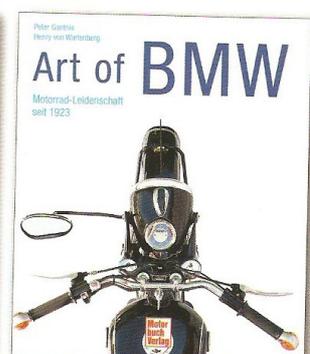
€ 29,90



240 Seiten, 649 Bilder, Format 230 x 305 mm

ISBN 978-3-613-03802-8

€ 29,90



208 Seiten, 153 Bilder, Format 235 x 275 mm

ISBN 978-3-613-03210-1

€ 29,90

Überall, wo es Bücher gibt, oder unter  
[WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE](http://WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE)  
Service-Hotline: 0711 / 78 99 21 51

Motorbuch Verlag