

CLASSIC



Die einzig wahre?
Harley-Davidson Knucklehead

Max macht mobil

Die Geschichte eines Volksmotorrads

Original und Fälschung

Woran man eine echte Laverda SFC erkennt

Prototypen

Was BMW bastelte

Angebot & Nachfrage

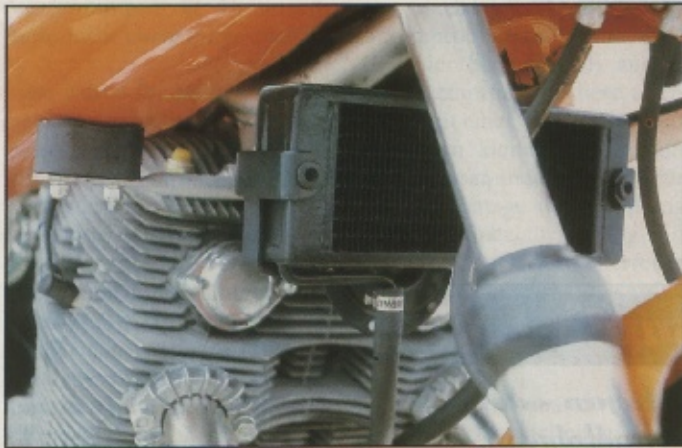
Ersatzteile • Adressen • Preise

Zwei Welten

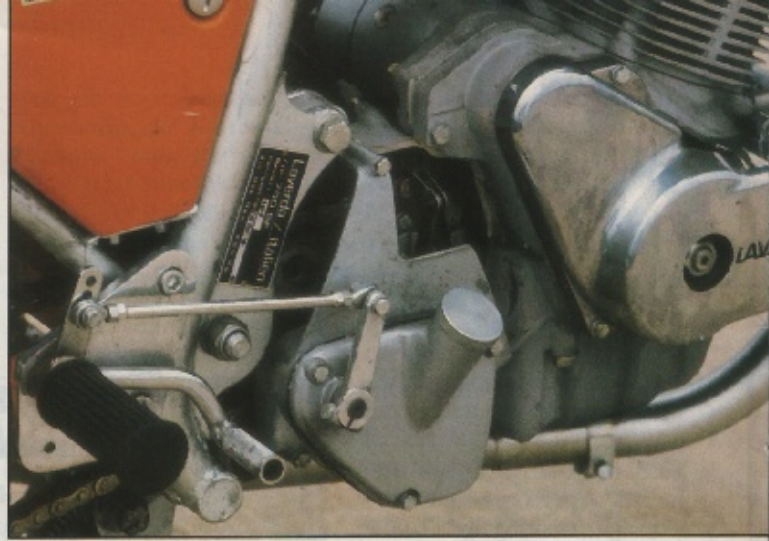
BMW R75/5 gegen Honda CB 750

Seit 20 Jahren Legende

Norton Commando



Immer einen kühlen Kopf: Seit der ersten Serie trug die SFC einen Öhlkühler



Verquerer Leichtbau: Magnesiumdeckel über dem Schaltautomat, aber ein schwerer Stahlstopfen



Honda läßt grüßen: Der SFC-Paralleltwin ähnelt frappierend dem der Honda CB 72



Pragmatik pur: Auf die Drehzahl kommt's an, die Elektronik braucht keine Ordnung



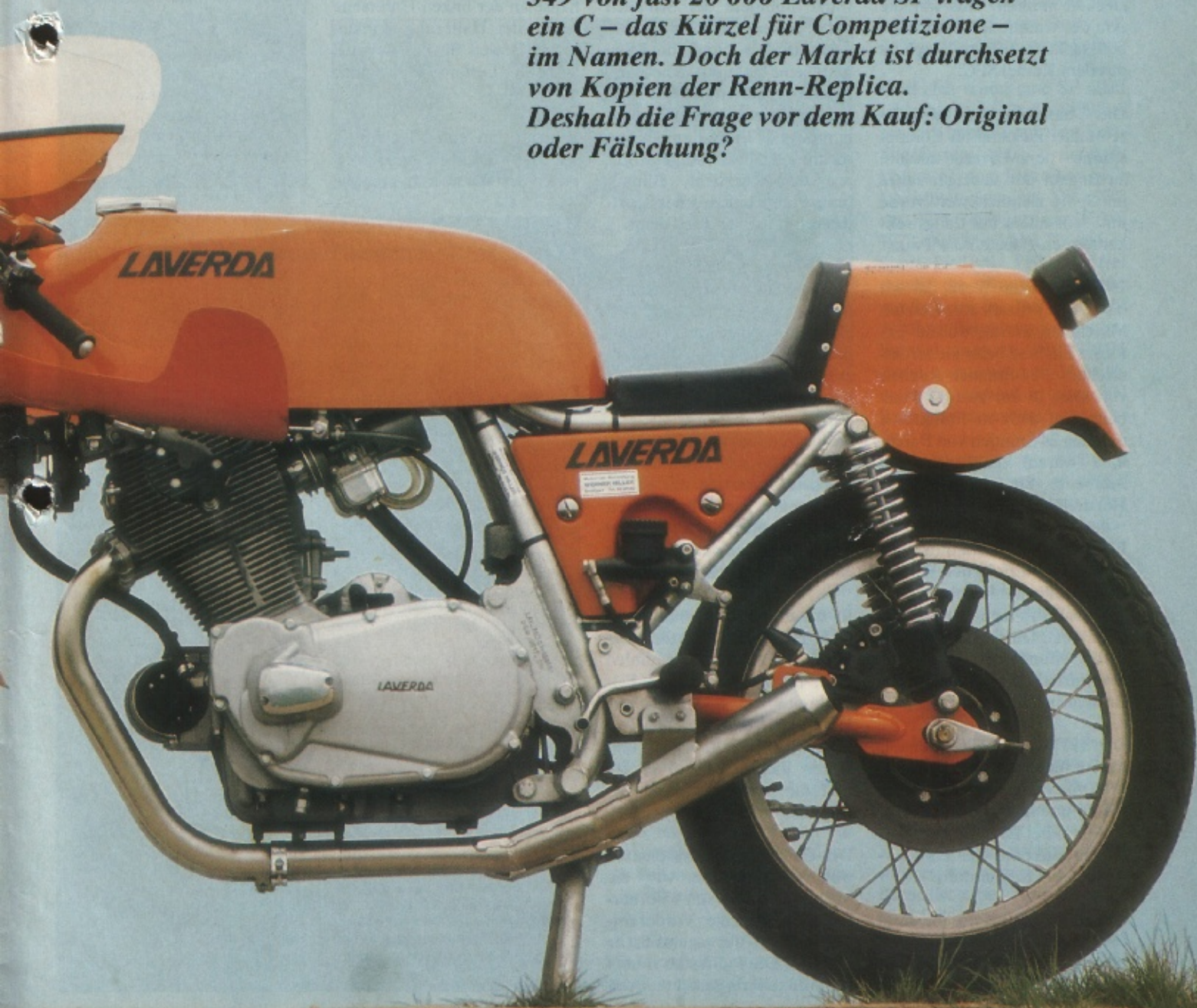
Laverda 750 SFC: Kaufberatung



Alles Blech: Schalter wie bei einer 50er, solider Hebel für die Traktor-Kupplung

What a difference a C makes

549 von fast 20 000 Laverda SF tragen ein C – das Kürzel für Competizione – im Namen. Doch der Markt ist durchsetzt von Kopien der Renn-Replica. Deshalb die Frage vor dem Kauf: Original oder Fälschung?



Die Freunde des guten Tons wissen: Der Name Laverda hat unter den italienischen Motorradmarken einen besonderen Klang. Wenn man das „R“, wie es sich gehört, italienisch rollt, klingt der Name schon fast wie ein großvolumiger Viertaktmotor. Doch der Glanz der Marke aus Breganze ist in den letzten Jahren deutlich verblaßt. Die dicken Dreizylinder sind zur Sache eines kleinen Liebhaberkreises geworden.

Der erinnert sich wehmütig an die Zeit, in der sich die soliden Paralleltwins nicht hinter einer Ducati oder Moto Guzzi verstecken mußten. Das war die Ära der traditionell orangefarben lackierten Renn-Replicas mit dem Kürzel SFC.

Das C hatte eine ganz besondere Magie. Es stand für Competizione – denn Laverda mischte zu Beginn der siebziger Jahre im Sport ziemlich weit vorne mit. Vor allem bei Langstreckenrennen glänzten die Twins.

1971 erntete das Werk, das mit bis zu drei offiziell eingesetzten Maschinen antrat, etliche Erfolge: Ein Sieg beim niederländischen 24-Stunden-Rennen von Oss, je ein zweiter Platz beim Bol d'Or in Frankreich und den 24 Stunden von Barcelona waren keine schlechte Ausbeute für einen kleinen Hersteller.

Doch der war immerhin groß genug, den Erfolg der Werksrenner mit einer kleinen Auflage von Production-Rennmaschinen zu feiern. Das war die Geburtsstunde der SFC – und der Startschuß für viele private Bastelarbeiten.

Die 1971 vorgestellte Version unterschied sich vor allem optisch von der eher biederen SF. Ihr konnte man noch ansehen, daß man bei Laverda auch mit der Produktion von Landmaschinen die Lire einfuhr.

Augenfälligste Retusche war die Tank/Sitzbank-Kombination. Der bauchige Serientank aus solidem Stahlblech wich erst

einmal einem langezogenen Tank aus Alu, dann aus Glasfaser mit maßgenau ausgesparten Knieeinbuchtungen. Das GFK war „echt italienisch“, weiß Klaus-Michael Schenk, Laverda-Händler und SFC-Besitzer seit 1974. „Mit der Qualität war es es nicht so weit her“.

An den Tank schloß sich nahtlos eine spartanisch gepolsterte Höckersitzbank an, deren GFK-Bürzel besonders auf Sport zugeschnitten war: Zu beiden Seiten zogen sich ovale Flächen herunter, so daß sich Startnummerntafel bei Bedarf harmonisch in das Gesamtbild einfügte. Neben der Rücklichtwarze mündete der Schlauch der Motorgehäuseentlüftung ins Freie. Der Pilot konnte sich hinter eine bis kurz vor die Knie-scheiben reichende Halbschalenverkleidung ducken. Der voluminöse Chrom-Lampening wirkte genauso aufgepfropft wie das Rücklicht, Blinker brauchte ein italienisches Sportmotorrad damals noch nicht.

Das Fahrwerk blieb in dieser ersten Serie zunächst einmal mit dem der SF identisch. Mit ein paar Ausnahmen allerdings: Während die SF schon auf modernen Gußrädern mit Scheibenbremsen rollte, griffen die SFC-Erbauer aus Gewichtsgründen wieder auf die alten Borrani-Leichtmetall-Hochschulterfelgen mit eingespeichten Laverda-Bremsen (vorn Doppelduplex, hinten Duplex, Durchmesser jeweils 230 Millimeter) zurück.

In dieser Zeit, als man noch nicht mit notdürftig geschnittenen Slicks zum Brötchenholen fuhr, reichte die vordere Felgenbreite von 2.15 auch fürs Hinterrad. Auch die Reifendimensionen waren vorne und hinten identisch: 4.10 H 18, Lieferant war Dunlop mit den TT 100.

Der Gewichtersparnis dienten weitere Feinheiten wie die Magnesiumnabe im Vorder-rad, der schlanke Vorderkotflügel oder das spartanische Cockpit. Die Fußrasten ruhten auf großkalibrig gelochten Alu-

minium-Auslegern, Schaltung und Bremse waren mittels Hebeleier zurückverlegt.

Doch all diese Details machen beileibe noch nicht die SFC aus. „Jedes Einzelteil läßt sich problemlos an einer SF montieren, um sie optisch zu veredeln“, warnt Kenner Schenk. Doch so ein Versuch kann nur zur plumpen Fälschung geraten. Denn die feinen Unterschiede zwischen den im Aufbau identischen Motoren wägen schwerer.

Die drei Buchstaben SFC lassen sich zur Not noch mit einem Schlagzahlsatz ins Motorgehäuse an der linken Unterseite neben der Halterung einhämmern. Beweis für das Original sind die Lettern allein noch nicht.

Absolut eindeutig legitimiert sich die wahre SFC beim Vergleich des Winkels, in dem die

Preise

Vor wenigen Jahren wurde der Marktwert der Laverda 750 SFC noch unterschätzt. Die SFC lief als Sonderangebot für Kenner. Jetzt haben sich die Preise in Regionen etabliert, in denen sich beispielsweise auch Ducatis aufhalten.

Für eine guterhaltene, einwandfreie SFC sind 8500 Mark zu veranschlagen, eine entsprechende SF schlägt mit 6000 bis 7000 Mark zu Buche. Extremer wird der Preisunterschied bei völlig neu aufgebauten Exemplaren. Bis zu 16 000 Mark sind die Preise geklettert, die SF liegt bei gut der Hälfte. Ersatzteile sind heute noch erhältlich, der Motor ist wartungsfreundlich aufgebaut. Für tiefergreifende Arbeiten am Motor sollte ein Spezialist zu Rate gezogen werden. Der veranschlagt für eine Motorrevision etwa zwölf Dutzend Arbeitsstunden. Je nach Ersatzteilaufwand ist mit Kosten ab 2000 Mark zu rechnen.

Technische Daten

Laverda 750 SFC

Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor (Twin), querstehend zur Fahrtrichtung eingebaut. Leichtmetallzylinder mit eingezogenen Gußlaufbuchsen, 25 Grad nach vorn geneigt. Je zwei im Kopf hängende Ventile pro Zylinder. Eine obenliegende, über Duplex-Kette angetriebene Nockenwelle. Stahlkurbelwelle aus Einzelteilen zusammengepreßt, vierfach in Rillenkugellagern gelagert, Hubzapfen um 360 Grad versetzt. Bohrung x Hub 80 x 74 mm; Gesamthubraum 744 cm³. Verdichtung 9,8. Nennleistung nach Werksangabe 75 PS bei 7500/min, spezifische Leistung 100 PS/Liter. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (750/min) 18,5 m/s, pro 1000/min 2,47 m/s. Druckumlaufschmierung durch Zahnradölpumpe. Öl-inhalt 3,0 Liter. Zwei Dellorto-Rundschieber-Zentralschwimmervgaser mit Beschleunigerpumpe PHF 36, Ø 36 mm ohne Luftfilter, Schieberbetätigung über Seilzug, Rückstellung durch Feder. Hauptdüse 180, Leerlaufdüse 50, Düsennadel K2, kontaktlose Thyristorzündung, Drehstromlichtmaschine 12 V/150 Watt über Keilriemen von der Kurbelwelle angetrieben.

Kraftübertragung

Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Primärtrieb über Triplex-Zahnkette und geradeverzahnte Räder, $i_{\text{prim}} = 2,2$; Sekundärtrieb über Einfach-Rollenkette 5/8 x 3/8, Kettenräder 19/40 Z, $i_{\text{sec}} = 2,2$. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe. Getriebebestufung: I. 2,214; II. 1,607; III. 1,269; IV. 1,083; V. 1,0.

Fahrwerk

Oberzug-Doppelrohrrahmen, ohne Unterzüge (Motor dient als tragendes Element). Ölgedämpfte Teleskopgabel, Hinterrad-schwinge in Bronzebuchsen, fünf-fach verstellbar, hydraulisch-gedämpfte Federbeine, Radstand 1460 mm, Bereifung vorn und hinten Dunlop „TT 100“ 4.10 H 18; 2,2/2,4 atü, „Borrani“-Hochschulter-Leichtmetallfelgen, vorn WM 3/2.12 x 18“ 4761, hinten WM 3-18“ 4743. Vorn hydraulisch-betätigte Doppelscheibenbremsanlage Ø 280 mm, hinten hydraulisch-betätigte Scheibenbremse Ø 280 mm.

Maße und Gewichte

Länge 2100 mm, Breite 680 mm, Gewicht ca. 208 kg, zulässiges Gesamtgewicht 430 kg; Tankinhalt nach Werksangabe 25 Liter.

Höchstgeschwindigkeit

Nach Werksangabe 215 km/h.

Zündkerzen zum Zylinderkopf stehen: Der Neigungsgrad ist nämlich bei den SFC-Modellen flacher, bedingt durch die geänderte Brennraumform.

Der Unterschied im Brennraum liegt vor allem in der Quetschkante der SFC-Köpfe, die für die sieben PS Mehrleistung (75 statt 68 PS) darüber hinaus modifiziert sind: Der Durchmesser der Einlaßventile wuchs von 38 auf 41,5 Millimeter, der der Auslaßventile von 34 auf 35,5. Ventilsitze und -führungen bestehen aus Bronze, der Schaft der Ventile ist dünner und hat ein strömungsgünstigeres Ventiltellerprofil.

Der Experte

Klaus-Michael Schenk (In der Lei 19, 6272 Niedermhausen-Engenhahn) zählt zu den ersten Adressen im Bundesgebiet, wenn es um Laverda geht. Kein Wunder: 1988 feiert Schenk das 20jährige Bestehen seiner Laverda-Vertretung. Auch im Markenclub ist er rührig.

Eine SFC hat er auch – seine dritte, nachdem er die beiden ersten weggegeben hat. Unvorsichtigerweise, wie er heute weiß.

Nebenbei war Schenk auch lange Zeit im Motorsport aktiv: Bis 1969 fuhr er am Berg und auf der Rundstrecke eine Norton Manx, ein Intermezzo im Geländesport auf Zündapp und Maico folgte.

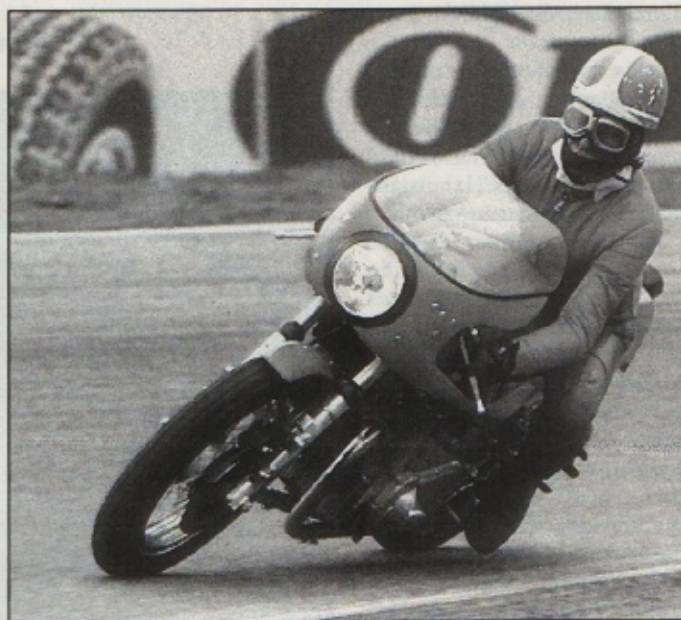
1978 holte ihn der Laverda-Cup wieder auf die Rundstrecke zurück. Bis zum letzten Jahr hielt er die Laverda-Farben in der 500er-Viertaktklasse und der offenen 500er-Klasse hoch.



Klaus-Michael Schenk

Änderungen gab es auch am Kurbeltrieb: Die Kolben mit höherem Dom heben die Verdichtung von 9,6 auf 10,5 an, die Ventiltaschen fallen naturgemäß ein wenig größer aus.

Die Ventilsteuerung besorgen leichtere und polierte Kipphebel, neben denen die der SF sich wie Gußrohlinge ausnehmen, und die SFC hat andere Nockenwellen: bis einschließlich 1974 die C-5-Nockenwelle, in den beiden letzten Modelljahren die mit der Bezeichnung C 6. Die Fünfer bringt in Verbindung mit der Straßen-Auspuffanlage die beste Leistung, die Verwendung der



Ein Motorrad, auf dem das Knie an den Tank und auf den Kopf die Halbschale gehört: SFC, stilecht unterwegs

C-6-Welle empfiehlt sich vor allem in Verbindung mit dem offenen Renn-Schalldämpfer: Bis zu 220 km/h erreicht die SFC so. Schon die erste Stufe des hervorragend abgestuften Fünfganggetriebes, das pro Schaltvorgang die Drehzahl um weniger als 1000/min abfallen läßt, reicht fast bis 100 km/h . . .

Pleuel wie Wangen der Kurbelwelle sind poliert, um die Gefahr von Materialrissen möglichst gering zu halten, leichtere

Hubscheiben sollen den Motor spontan hochdrehen lassen. Das ist freilich relativ zu betrachten: Bei 7500/min steht die Nennleistung bereit, und da liegt die Kolbengeschwindigkeit schon bei 18,5 m/sec.

Wie es sich für eine Firma, die sich im Langstrecken-Terrain engagiert, geziemt, widmeten die Laverda-Techniker besonderes Augenmerk der Haltbarkeit. Ein Ölkühler, dessen Zuleitung aus dem Motorgehäuse direkt an der Ölpumpe ragt, sollte ab dem '73er Modelljahr das Öl auch bei Langstreckenbelastung auf erträglichen und konstanten Temperaturen hal-

ten. Eine verstärkte Ölpumpe mit größerer Fördermenge hilft dabei. Die vier Wälzlager der Kurbelwelle erhielten die gleichen Abmessungen, während zuvor die beiden äußeren stärker dimensioniert waren als die inneren.

Der Korb der im übrigen von der SF übernommenen 14-Scheiben-Kupplung im Ölbad erhielt Nadellager, mit denen man bei Laverda nicht geizte: Auch im Getriebe wichen die Bronzelager den aufwendigeren Teilen, ebenso an den Nockenrollen des Kettenspanners.

Die Zündung dürfte manchem SFC-Besitzer einige Probleme bereitet haben. Zunächst noch

kontaktgesteuert, bekam die SFC 1975 eine elektronische Zündbox von Bosch. Die Zündspule mit zwei Ausgängen lieferte Nippon Denso. Aber im Reparaturfall kann auch Bosch nicht weiterhelfen: Unter der aufgedruckten Ersatzteilnummer findet sich in der Bosch-Lieferliste nichts passendes. Der Grund: Die Deutschen hatten damals an Laverda ein paar Experimentalboxen geliefert, die aber nie in Großserie gefertigt wurden.

Erst der Gang zum Experten schafft Klarheit und Abhilfe: Schenk hat herausgefunden, daß die Box der 500er paßt, und ändert auf Nachfragen die Markierungen auf dem Rotor so, daß sie den Zündfunken liefert.

Hört sich schon eine SF nicht schlecht an, grollt die SFC besonders begeisternd. Ein Luftfilterkasten wäre unnötiger Ballast bei dem Bestreben nach Leichtbau gewesen. Die SFC atmet im Gegensatz zur SF (bis 1973 Dellorto VHB 30, später Sport Dellorto PHF 36) frei durch die Kunststofftrichter mit Sieb auf den Dellorto PHP 36 ohne Beschleunigerpumpe. Parallel dazu wurden 1972/73 Amal Concentric mit 36 Millimetern Durchlaß in etwa 200 Exemplaren verbaut.

Das Ausatmen geschieht je nach Wahl genauso zügig. Denn geliefert wurde der Sportler mit zwei Auspuffanlagen: Die Zwei-in-zwei-Anlage entsprach vom Aufbau her der zahmeren Version, verzichtete aber auf die voluminöse Ausgleichskammer unter dem Getriebe und maß im Durchmesser fünf Millimeter mehr, nämlich 40 Millimeter.

Im Handgepäck kam mit der SFC die enthusiastischere Auspuffversion: Eine Zwei-in-eins-Anlage, deren kurzer, gnadenlos offener Megaphon-Stummel frech auf der linken Motorseite hervorragte. Ihr Klang ist eine wahre Freude, fand jedoch nur höchst selten Gnade vor den Augen eintragsbevollmächtigter TÜV-Prüfer: Zumindest hierzulande ▶

fahren fast alle Maschinen mit der umweltfreundlichen Straßenanlage.

So richtig nach Wettbewerb sieht auch das Äußere des Motors aus, der verblüffend an die Honda CB 72-Twins der ersten Japaner-Jahre erinnert. Im Gegensatz zur SF hat die SFC links einen Gehäusedeckel für den Primärtrieb aus leichtem aber teurem Magnesium. Aus gleichem Material ist der Dreiecksdeckel über dem Schaltautomat auf der rechten Seite, der den Öleinfüllstutzen trägt.

Über die italienische Logik kann sich Schenk noch immer amüsieren. Lachend verweist er auf den Stopfen des Stutzens: „Der ist aus massivem Stahl und schwerer als der komplette Deckel.“ Der Deckel ist ironischerweise überdies noch oberhalb des Stopfens ausgefräst, ebenso wie der Lichtmaschinendeckel eine kleine Ausparung am Kurbelwellenstumpf zum Ablesen der Zündmarkierung aufweist. So hervorstechende Merkmale die speziellen Gehäusedeckel auch darstellen – Verlaß ist dennoch nicht auf dieses Unterscheidungsmerkmal: Sie passen auch an jede SF.

Das vielleicht am meisten charakteristische Merkmal für eine echte SFC ist ein schlichter Knick im unten offenen Doppelrohrrahmen. Besagte Stelle findet sich hinter der vorderen Strebe des Rahmendreiecks kurz vor dem Ansatz des Sitzhöckers, der somit eine gut zwei Zentimeter tiefere Sitzposition erlaubt. Das gilt allerdings nur für die späteren Modelle ab Baujahr 1974, dem Jahr, in dem auch die klassischen Doppelduplexbremsen einer Dreischeiben-Bremsanlage mit Einkolben-Festsätteln aus dem Hause Brembo wichen.

Hand in Hand mit der neuen Bremsanlage ging eine Stylingretusche funktioneller Natur. Um Platz zu schaffen für den Bremsflüssigkeitsbehälter der hinteren Anlage, mußten andere Seitendeckel her. Die neuen

schmiegen sich exakt in das Rahmendreieck. Das linke Kunststoffteil ist entlang der Konturen des Behälters vertieft.

Nur 167 Exemplare der SFC wurden mit Trommelbremse ausgeliefert. Die Version mit der neueren Bremsanlage ist für Puristen vielleicht nicht die schönere, darf wegen ihres höheren Verbreitungsgrades jedoch als die typischere gelten.

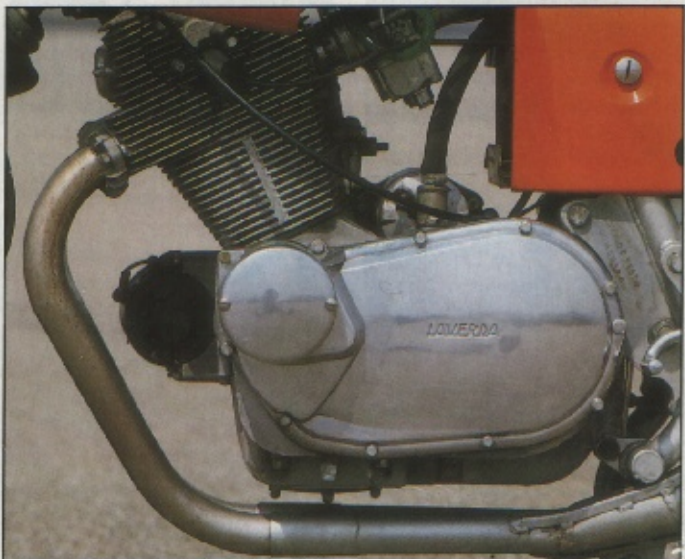
Stutzen sollten SFC-Interessenten bei einer Maschine mit kombinierter Scheiben-/Trommelbremsanlage. Solche Halbheiten verließen nie das Breganzer Stammhaus.

Der überarbeitete Rahmen läßt sich außerdem einwandfrei an einem weiteren Detail erkennen: an der nach innen verlegten Aufnahme des Hauptständers, der deswegen ziemlich x-beinig daherkommt. Während bei den SF-Modellen die Aufnahmen jeweils in Nähe des Schwingenlagers weit außen lagen, machte die Versteifung der Schwingenaufnahme durch je eine zweite, innenliegende Platte diese Änderung erforderlich.

Die anderen Maßnahmen gingen auf das Konto von Gewichtersparnis und erhöhter Steifigkeit. Das Weglassen aller unnötigen Halterungen am Rahmen, einschließlich der – dank des Sitzhöckers überflüssigen – Soziusfußrasten, half beim Abspecken. Ein kegelrollengelagerter Lenkkopf, Bronzebuchsen in der Schwingenlagerung (SF Silentblocs) und eine um zwei Millimeter dickere Hinterachse kamen der Fahrstabilität zugute. Andere Ausleger am Schwingenende, nötig für die dicke Achse, sind an ihrer größeren Fläche und runden Form zu erkennen. In die Ceriani-Gabel der SF hatten die Laverda-Leute soviel Vertrauen, daß sie sie anfänglich unverändert übernahmen. Bei der Umstellung auf Scheibenbremsen wuchs der Standrohrdurchmesser auf 38 Millimeter. Die beiden Stoßdämpfer vom



Frühes Modell: Die ersten 164 Maschinen waren mit Laverda-Trommelbremsen ausgerüstet



Ein paar Gramm mehr: Aluminium-Deckel der SF an einer frühen SFC



Handarbeit: Renn-Megaphon an einer der ersten SFC, kenntlich an Trommelbremse und Seitendeckel



Bessere Wirkung: Doppelscheiben-Bremsanlagen für die SFC gab es ab 1974



Konsequent: An der endgültigen SFC bestanden beide Gehäusedeckel aus Magnesium und unterschieden sich in der Form



Deutlich: Das Megaphon wurde im Handgepäck mitgeliefert, mit den Scheibenbremsen kamen neue Seitendeckel

selben Hersteller lassen sich zwar in ihrer Federvorspannung dreifach einstellen, täuschen aber nicht darüber hinweg, daß die SFC-Erbauer Sportlichkeit bedenkenlos mit kompromißloser Härte gleichsetzten.

1976 lief die Produktion der SFC aus. Offensichtlich hatten die für die Disposition der Teile verantwortlichen Manager Probleme mit dem Kopfrechnen. Denn während die letzten Rahmen noch auf ihre Vollendung warteten, gingen den Laverda-Werken die Speichenräder aus. Aber was ein richtiger Italiener ist, dem bereitet so eine Verlegenheit kein großes Kopfzerbrechen: Die Gußfelgen der SF paßten schließlich auch. So oder so ähnlich muß es gekommen sein, daß die letzten Exemplare der ruhmreichen Kleinserie, darunter das viertletzte, das Schenk besitzt, mit den weniger schönen Felgen das Werk verließen.

Das hätte dieser feine Production Racer nicht verdient gehabt. Denn seine Freunde und Besitzer hatten ihn schätzen gelernt. Weniger wegen der Sportfolge als wegen seiner für diese Epoche herausragenden Fahrleistungen, mit Tempo 220 war man so ziemlich König. Bei aller Einfachheit überzeugte das stabile und spurtreue Fahrwerk, die Liebe zum Detail und nicht zuletzt die gesunde Konstruktion: Viel Ärger bereitet so eine SFC nicht, wenn man sie anständig behandelt.

Das heißt beispielsweise, daß ihr Pilot sich die Zeit nehmen sollte, bei laufendem Motor den Helm fester zu zurren, bis das Öl den Weg zu allen Schmierstellen im Motor gefunden hat. Sonst kann es nämlich schon mal passieren, daß Kipphebel und Nockenwelle einlaufen. „Gemeinheiten wie an den Bolzenbohrungen ausgerissene Kolben kamen schon mal vor“, weiß Schenk, „aber die gehören nicht zur Regel.“ Und wenn mal ein größerer mechanischer Ärger im Motorintern vorfiel, lernte man den

einfachen Aufbau des Motors zu schätzen.

Das tröstet über die harte Federung, ein Getriebe mit miserabler Schaltbarkeit und die Kuppelung hinweg, die Bodybuildermuskeln verlangt.

Wer sich heutzutage in den orangefarbenen Paralleltwin verückt, muß mit allerhand Schwierigkeiten rechnen, bevor er glücklich wird.

Die erste: Höchstens zwei Dutzend wahre SFC kamen damals über den offiziellen Importweg in die Bundesrepublik, vor allem ab 1974 unter dem damaligen Importeur Bühler in Remmingen. Der Markt ist also ziemlich dünn, Klaus-Michael Schenk kennt fast jede Maschine persönlich.

Die zweite: Intensives Suchen in Italien bringt nur geringfügig größere Erfolgchancen und kaum einen günstigeren Einstandspreis. Die Italiener haben längst gemerkt, daß sie bei einem Verkauf auf reichlich Lire hoffen dürfen.

Drittens: Genaueres über den mechanischen Zustand läßt sich nur dann sagen, wenn man entweder den Vorbesitzer kennt oder der Motor bei einem Fachmann frisch revidiert worden ist.

Viertens: Nicht jede SFC ist auch wirklich eine. Selbst der Fahrzeugschein gibt nicht immer eindeutig Auskunft. Der Einfachheit halber laufen manche SFC in der Zulassung unter SF, andere sind nur halbherzig aufgewertet.

Unter keinen Umständen kann bei seinen Identifikationsversuchen falsch liegen, wer ein Motorrad mit dem Knick im Rahmen vor sich hat, dessen Motornummer mit der des Fahrwerks übereinstimmt. Kleinere Abweichungen können durchaus unter Rubrik „Modellpflege“ fallen. Damit hatte Laverda bei knapp 500 produzierten Exemplaren innerhalb von fünf Jahren keine Probleme.

Wolf Töns