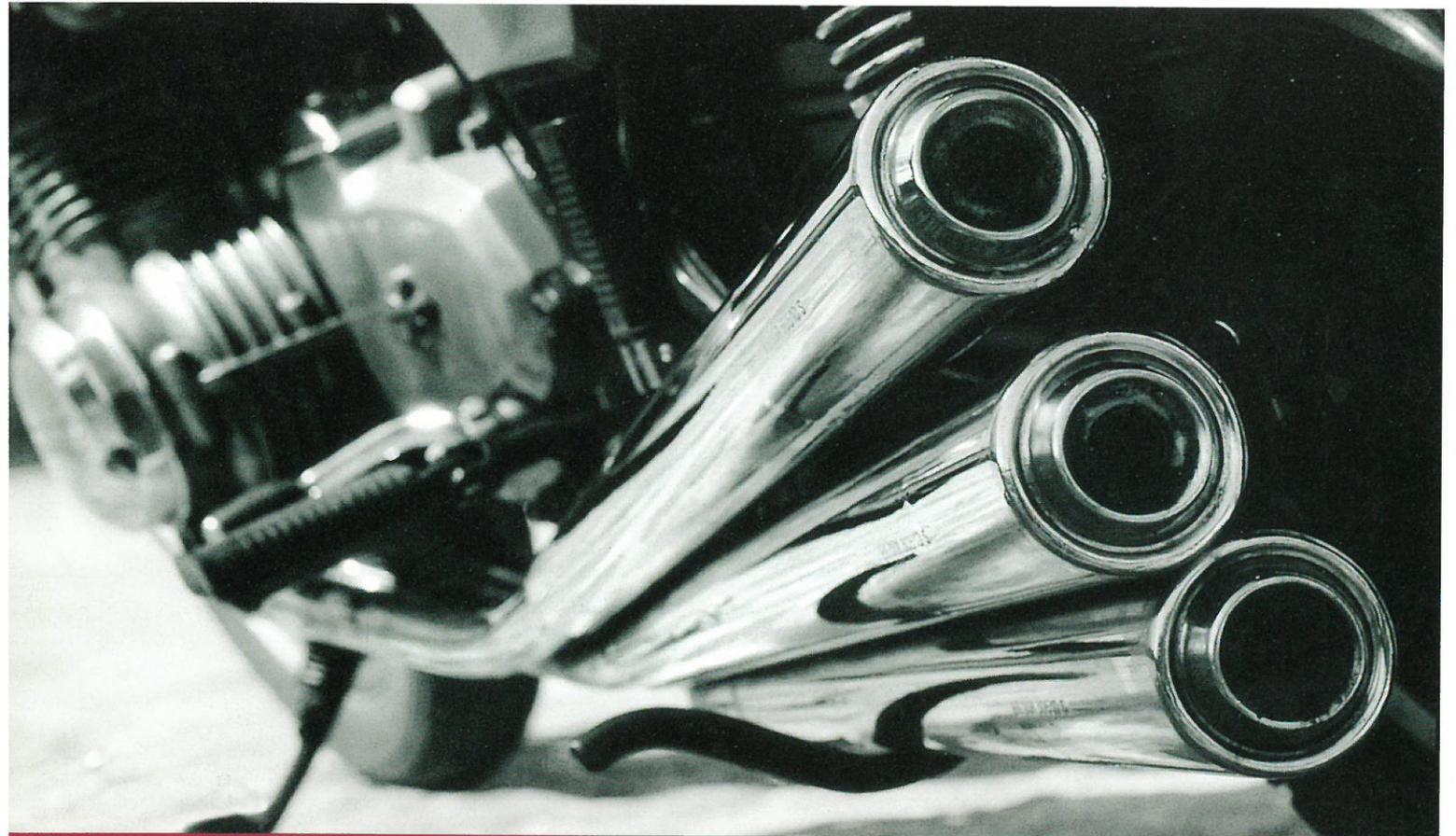


MOTORRAD

DEUTSCHLAND 5,- € AUSGABE 1
Österreich 5,80 € Schweiz 9,80 sfr

BeNeLux 5,90 € Finnland 7,50 € Griechenland 7,20 €
Italien 6,90 € Spanien 6,90 €

m p r e s s i o n e n

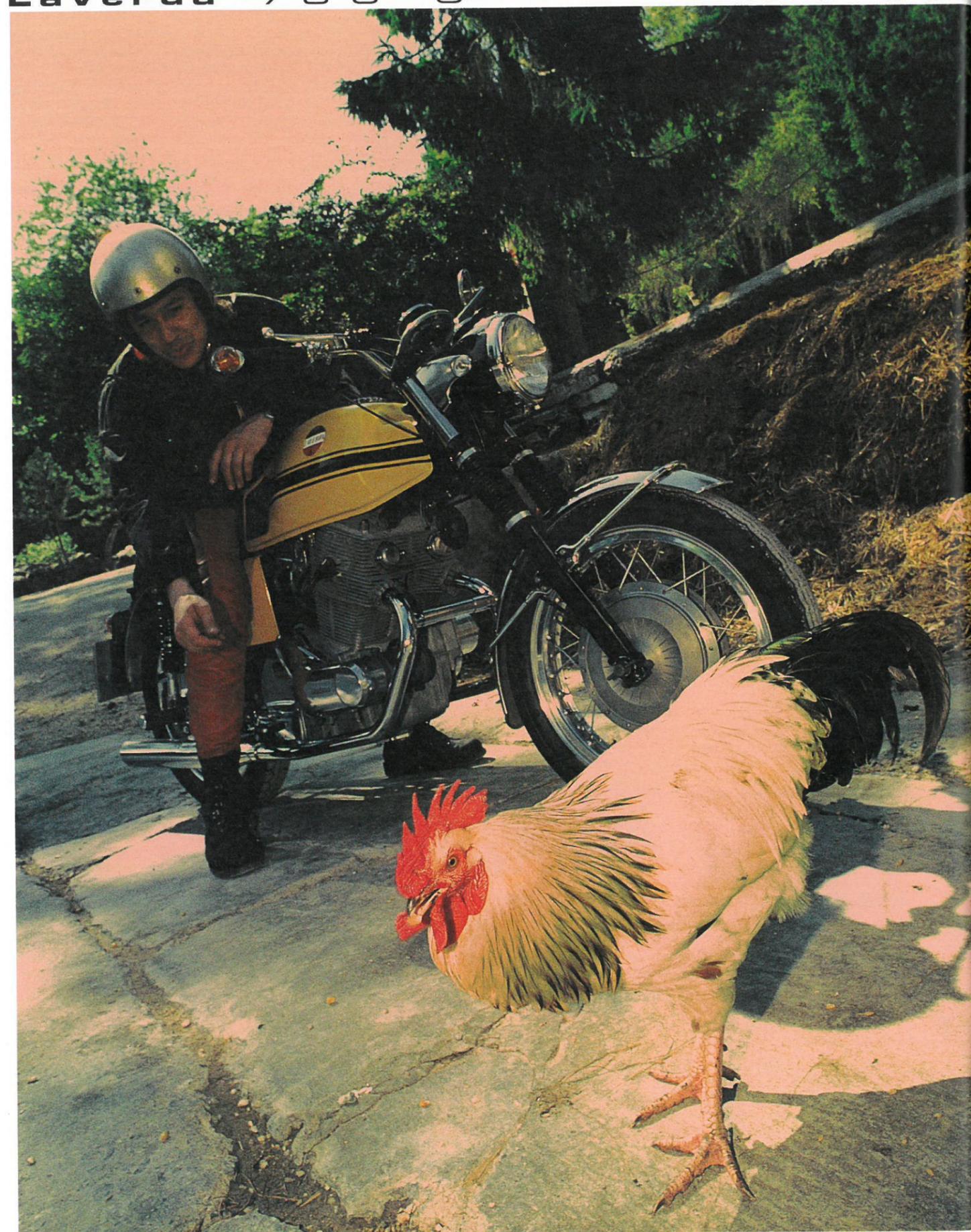


FOREVER

YOUNG

**DIE KULTIGSTEN BIKES
AUS 30 JAHREN**





hart



aber herzlich

Bigger is better, dachten die Amerikaner vor über dreißig Jahren. Wer Motorräder verkaufen wollte, schloss sich dieser Meinung an. Auch Laverda schwenkte um: von motorisiertem Kleinvieh auf einen 750er-Twin. Damit etablierten sich die Breganzer, deren Haupteinnahmequelle aus dem Verkauf von Landmaschinen sprudelte, als Anbieter kernig-mannhafter Motorräder.

Von Gerfried Vogt; Fotos: Reinhard Mutschler

Klonk – der Fünfte sitzt, und die senfgelbe Norditalienerin schüttelt mich mit knapp über 2500 Touren durch die Hauptstraße des Bodensee-Städtchens Stockach. Der Spiegel schwirrt im Takt der Zündfolge des üppigen Gleichläufers und ermahnt zum Gasgeben, damit er sich wieder einkriegen kann. Ein echtes Arbeitstier, die Laverda 750 S, ganz in der Tradition der gleichnamigen Landmaschinen aus Breganze und wie diese durch nichts kleinzukriegen.

Uff – jetzt wird's zu doll, der niedrigere Gang passt besser. Ich ziehe die Kupplung und grinse breit: kein Vergleich zu früher, als zum Trennen noch Gorillapfoten nötig waren. Und ich muss an Kerstin denken. Kerstin, die Langhaarige mit ihrer Laverda 750 SF, meinte mal, wer an der Kupplung den längeren Nachrüst-Hebelkit montiere, sei ein Weichei. Zeitgeist hin oder her – es gibt Sachen, die man einfach verbessern muss. Zumal es wegen der Vibrationen an der dicken Laverda sowieso oft was zu schrauben gibt. Risse im Tank, Kabel ab, Lampen hin – da kommt's auf 'nen Kupp-

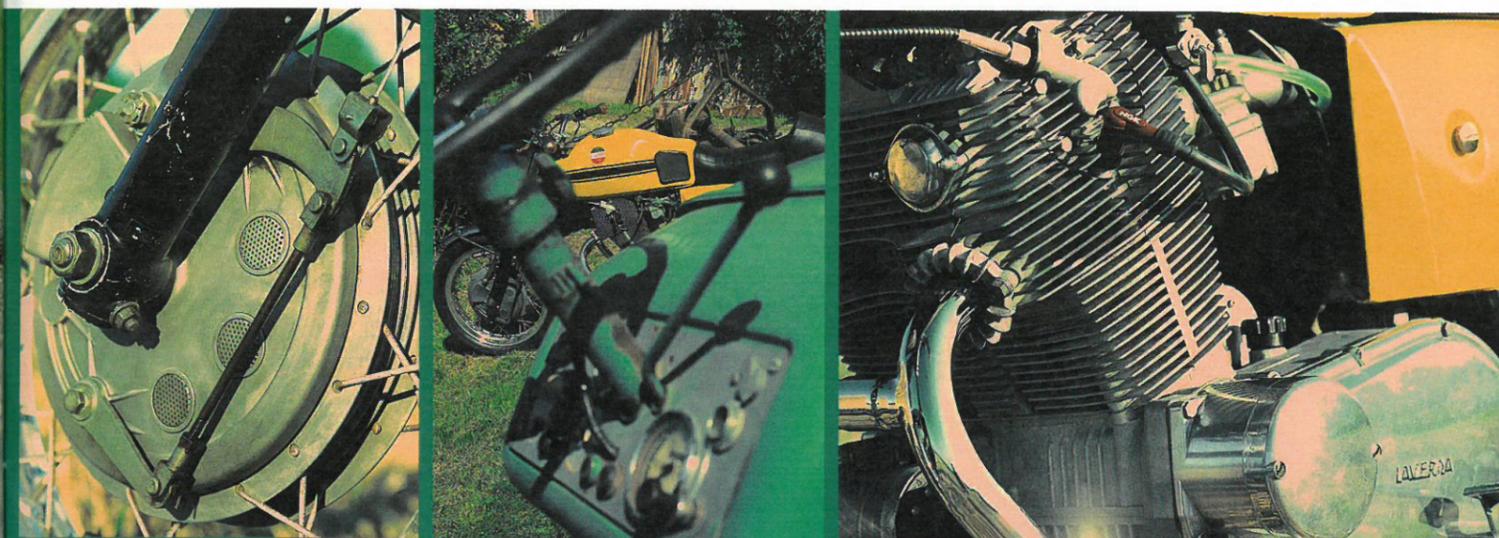


lungshebel nicht mehr an. Auch Kerstin reist nie ohne Werkzeug, ist mit ihrer Kiste schon zigmal liegen geblieben – einmal sogar, weil der Sammler urplötzlich einen tierischen Riss aufwies und sich ihre blaue 750er noch unterm Vollvisierhelm anhörte wie ein Trecker. Was denn einer Frau an so einem „handgedengelten Eisenhaufen“ gefiele, fragte Volker (der mit den ewig schwarzen Fingernägeln und den Buy-British-Plastiktüten) sie kürzlich auf der Rallye Pastis. Na, ihre inneren Qualitäten, bekam er unter abschätzenden Blicken zu hören und sah erstaunt zu, wie das Leichtgewicht Kerstin dieses Trumm von Motorrad aufbockte. Ohne Zerren und Hauruck, nur mit zwei Fingern. „So was nenne ich ausgefeilt. Probier das mal mit deiner Gurke aus Meriden“, kommentierte sie und zeigte ihm dieses Tough-bin-ich-auch-Lächeln, als er sein Bike auf den Hauptständer würgte.

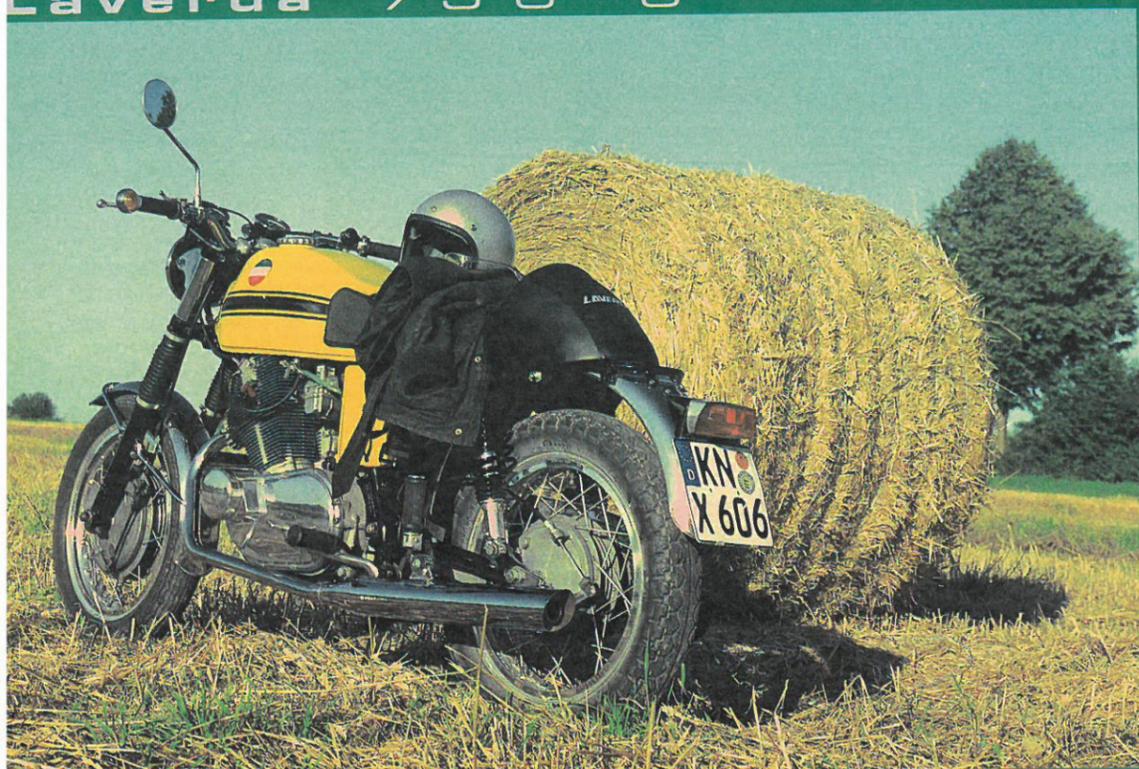
Manches geht an der Laverda eben auch ohne Muskeln. Und trotzdem: Mit Männern kannte sich der Traktoren-Bauer Massimo Laverda aus und schrieb sich deswegen in den Siebzigern dieses Macho-Image auf die Fahnen. Laverda fahren, das war nur was für harte Jungs mit Feuer im Leib. Dabei hatte Vater Francesco 1950 mit 75- und 100-cm³-Gebrauchsmotorrädern begonnen. Mitte der sechziger Jahre waren die Winzlinge nicht mehr gefragt, und Massimo erklärte nach einem USA-Besuch den Ausweg aus der Misere: Eine Wuchtbrumme mit viel Hubraum musste her. Bereits 1966 präsentierte Laverda einen 650er-Twin auf der Londoner Earls Court Show. Als Honda wenig später mit der ersten

CB 750 auftrumpfte, legten die Breganzer ebenfalls zu: Nach 52 gebauten 650ern wurde die Produktion eingestellt und ab 1969 die GT 750 und die 750 S mit nun 80 Millimeter Bohrung ins Rennen geschickt. 60 PS mobilisierte der massive Paralleltwin in der Sportversion. In der niedriger verdichteten GT mussten 52 genügen.

Die 750er verkaufte sich durchaus ordentlich. Massimo Laverda hatte also Recht behalten, selbst wenn seinem Krafter stets etwas Unspektakuläres anhaftete: Die tollen Jungs mit den Miezchen auf der Sitzbank, klar, die fuhren CB 750 oder, wenn es denn ein Italo sein sollte, Ducati oder Guzzi. Aber selten Laverda. Denn mit ihrem etwas klotzigen Design entsprachen Massimo's Bikes nicht unbedingt jedermanns Geschmack. Doch dann geschah es: In knalligem Orange tauchten plötzlich bei Langstreckenrennen radikal auf Racing getrimmte Laverda auf. Und siegten. In Oss, in Barcelona und beim Bol d'Or. Machten alle platt, und da bekam auch der Letzte einen Begriff vom Potenzial dieser Motorräder. Langstreckenrennen gehen nämlich aufs Material. Und davon hat eine Laverda mehr als genug. Ein Mordsrückgrat zum Beispiel. Und ihre Rahmenkonstruktion kann, ja muss getrost als urig bezeichnet werden: Der technische Direktor Luciano Zen hatte die beiden Unterzüge kurzerhand obenrum verlegt – und das üppige Triebwerk darunter gehängt. Doch der kurzhubige Paralleltwin, ganz unverhohlen nach dem Vorbild einer Honda Hawk 305 entstanden, wog leider derart viel, dass der Schwerpunkt recht hoch geriet. Zumal noch ein fetter Bosch-Anlasser samt 24-Ah-Batterie verstaubt werden mussten. Im Stadtverkehr war die Laverda deshalb mit Vorsicht zu genießen. Importeur Bühler, der damals rund hundert 750 S nach Deutschland brachte, empfahl sie sowieso nur – na, wem schon? – richtigen Männern.



Der Maschinist bei der Arbeit: Anbremsen, umlegen – das darf ruhig mal in die Arme gehen. Auch die Grimeca-Doppelnockenbremse fordert die ganze Faust. Den 60 PS der 750er ist sie gerade noch gewachsen



Das Motorrad aus der Landmaschinenfabrik: Alles an der Laverda wirkt wie aus dem Vollen geätzt. Dennoch – die Vibrationen des Paralleltwins fordern ihren Tribut. Ob Kabel, Glühlampen oder Auspuff – sicher ist nichts

Motor: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 80 x 74 mm, Hubraum 744 cm³, zwei Ventile pro Zylinder, 60 PS bei 6600/min, Verdichtung 9,5:1, zwei 30er-Dellorto-Vergaser, Nasssumpfschmierung, Fünfganggetriebe. **Fahrwerk:** Offener Doppelrohrrahmen aus Stahlrohr, Telegabel und verstellbare Stoßdämpfer von Ceriani, Grimeca-Doppelnocken-trommelbremse vorn, Simplex-Trommel hinten, Reifengröße 3.25-18 vorn, 4.00-18 hinten, Radstand 1465 mm. **Messwerte:** Höchstgeschwindigkeit 190 km/h, Gewicht 231 kg vollgetankt. **Bauzeit:** 1969 bis 1970. **Preis (1970):** 6438 Mark.

Unter Männern wird's gelegentlich laut. Passt zur Laverda. Oder doch nicht? Sie brüllt nämlich nie, blafft nicht rum, belässt es bei druckvollem Knurren. Der luftgekühlte Gleichläufer dreht, wenn's sein muss, auch mal bis 8000 Touren, aber stets mit Muße, erscheint nie angestrengt und macht mechanisch einen urgesunden Eindruck. Die Triplexkette des Primärtriebs arbeitet ebenfalls mit eher angenehmem Geräuschpegel. Euphorisch dagegen tönt es aus den abgeschrägten Endschalldämpfern – klar, den Amerikanern gefielen die Slash-Cut-Tüten der S besser als das hausbackene Endrohr der konkurrierenden Honda Hawk.

Fahren auf der 750er bedeutet Arbeit – Arbeit, die jede Menge Spaß macht. Großartig im Getriebe rühren muss niemand, denn der rechts angeordnete Schalthebel scheint eher für Stallburschen gedacht als für Typen, die ihre Muskeln nur beim Bleistiftspitzen stählen können. Komfortverwöhnte kriegen Probleme mit dem kurzen Sportlenker, denn rasch aufeinander folgende Rechts-Links-Schlenker gehen in die Arme. Bleib ganz ruhig, brummt mir der Motor ins Ohr, und tatsächlich, so klappt's: Kurve anvisieren, entschlossen umlegen, wieder laufen lassen. Aber nicht übermütig werden, denn als Vorderradstopper diente bei der S ein weiteres Trimm-Dich-Gerät. Im kalten Zustand packt die mächtige Doppelnocken-trommelbremse noch einigermaßen zu, doch bereits am Ende von nur etwas längeren Gefällstrecken will ihr Hebel für denkbar wenig Wirkung mit maximalem Schmackes fast bis zum Griffgummi durchge-

zogen werden. „Na, die ist ja auch nicht von Laverda“, hätte Kerstin jetzt sicher erwidert, „sondern von Grimeca.“ 1970 war der Bremsen- und Felgenproduzent noch Zulieferer. Erst das Nachfolgemodell der 750 S, die SF „Super Freni“, verzögerte mit einer Trommelbremse aus Laverda-eigener Produktion wesentlich wirksamer.

Ich ziehe im Dritten aus einem Ort heraus, drehe, bis der Motor bei 6500/min trompetend Anschluss im Vierten findet, als ich gerade noch ein grünes Schild im Augenwinkel registriere: Bauernmarkt 500 Meter. Na gut, es reicht zum stillvollen Anbremsen, und ich komme direkt vor einem Apfelstand zum Stehen. „Was ist denn das für ein Bock?“ fragt der Landwirt, worauf seine Frau ergänzt, dass eben keiner jünger werde. Ich ordere ein Pfund Boskop, als der Mann ironisch bemerkt, dass er das Ding gerne mal fürs Treckerrennen ausleihen würde, wenn sein alter Lanz den Geist aufgabe. Ich drücke auf den Starter, und als ich auf die Hauptstraße einbiege, schleicht prompt ein Deutz vor mir her. 20 km/h steht auf dem Hänger. Mir platzt der Kragen, ich packe den Tomaselli-Griff, quetsche den Zweiten aus, hechte noch an einem Diesel-Daimler vorbei. Nein, sie ist keine Landmaschine, diese Laverda – sie ist eine Überlandmaschine: Platz da, und tschüs. ■

