





Orange ist seine Lieblingsfarbe, so sie denn auf zwei Rädern daher kommt: Hardy Schwarz

## Natürlich Orange!

Seit 1994 schlägt das Herz von Hardy Schwarz für Laverda – dass er 2022 mit 66 Jahren noch in den historischen Motorradrennsport eingestiegen ist, ist für ihn nur ein weiteres Kapitel seiner intensiven Verbundenheit mit den faszinierenden Motorrädern aus Breganze.

Text: Helmut Strauß; Fotos: Dirk Michler, Archiv Hardy Schwarz



Ein Bild von einem Motorrad: die straßenzugelassene 750er-SFC-Replika



Elektrik-Power: verstärkter Generator mit Riemenantrieb



Bei der Zwei-in-zwei-Auspuffanlage der SFC-Replika lassen sich die Dämpfer entfernen



Borrani-Hochschulter-Speichenräder gehören an der SFC einfach dazu



Gelochte Rastenanlage: spart Gewicht und ist an Hardys Maße angepasst

Sein Vater war es, der dem Saarländer nicht nur eine kleine Sammlung unterschiedlichster Motorräder hinterließ – darunter ein Motorfahrrad von Fichtel & Sachs mit Handschaltung, eine 200er-DMS mit Tarnscheinwerfer, eine Rixe mit 200er-Ilo-Motor und auch eine Max und eine Quickly aus Neckarsulm –, sondern auch eine gehörige Portion Leidenschaft für ebenjene motorisierten Zweiräder. Hardy, 1956 im beschaulichen Bliesen im nördlichen Saarland geboren, nutzte schon früh die umliegenden Wiesen und Wälder als Spielfeld, um seine ersten Erfahrungen darauf zu sammeln. Mit dem ersehnten Führerschein in der Tasche konnte er die gewonnenen Fähigkeiten dann auf weitaus moderneren Motorrädern wie Yamaha DT 125, RD 250 und 350 endlich auch ganz legal auf der Straße umsetzen.

## Der Urknall

„Das war fast so was wie ein Urknall“, erinnert sich Hardy, „als ich auf einem Treffen zum ersten Mal eine 750er-Laverda sah und vor allem auch hören konnte. Das ging mir durch Mark und Bein, ich stand einfach da mit offenem Mund.“ Die Formgebung, der schlanke und lang gestreckte Tank, der so klassisch aussehende Motor, durch keine Verkleidung verdeckt: „Das war mein Traum, so sollte ein Motorrad aussehen. Ich wusste sofort: die oder keine.“ Dieses „italienische“ Design – wie man Hardys Begeisterung wohl heute auf den Punkt bringen würde – hatte auch viele Tester schon tief beeindruckt. So schrieb Klacks über die 750 SF: „Schauen Sie sich dieses Motorrad an: Es ist eine der schönsten Maschinen, die es gibt! Man sieht es, mit welcher Begeisterung bei Laverda in Italien die 750 SF entworfen worden ist.“

Und dann der Klang, „Donnergrollen, heißes Bellen, unwiderstehlich, durch nichts zu erschüttern“ – nur einige wenige Zitate aus den Testberichten der Zeit über die 750 SF oder auch die SFC. Hardy jedenfalls hatte den Sound seines Lebens entdeckt.

Das Ziel, eine eigene Laverda zu besitzen, stellte sich allerdings als schwieriger heraus als zunächst gedacht. 1994 war es dann endlich so weit. In Montabaur wurde Hardy fündig und nahm eine relativ vollständige 750er-SF2 und ein SF1-Puzzle mit nach Hause. Nun lag es an ihm, die beiden wieder in einen ordentlichen Zustand zu versetzen. Hardy ist ehrlich: „Das hat dann volle 25 Jahre gedauert!“ Die SF2 mit Scheibenbremsen vorn, Speichenrädern und Höckersitzbank ist heute in hervorragendem Zustand. „Beim Auspuff handelt es sich um eine Zwei-in-zwei-Anlage – ohne dieses

Nichtsinngige Interferenzrohr zwischen den Auspuffkrümmern, mit dem man schon bei moderater Fahrweise böse aufsetzt. Das musste weg!

### Die Jagd beginnt

In diesen langen Jahren war Hardy allerdings keineswegs untätig, ganz im Gegenteil. Der Jagdtrieb hatte ihn gepackt, und das große Sammeln begann. Doch Laverdas kosten nicht nur Zeit, sondern auch Geld. „Harte Zeiten“, wie Hardy erzählt, denn all das sollte auch mit dem Familien- und Berufsleben irgendwie zusammenpassen. Als gelernter Einzelhandelskaufmann war er in einem medizinischen Großbetrieb tätig, aber für die Laverdas reichte das Geld vorne und hinten nicht.

Und so startete er mit unzähligen Motorsägen schließlich einen Nebenjob in der Baumpflege, um das notwendige Startkapital für verschiedene Ankäufe aufbringen zu können.

Im Laufe der Jahre kam dann so einiges zusammen: zunächst eine 1997 zugelassene rote 668, noch im Originalzustand, mit Weber-Marelli-Einspritzanlage, Upside-down-Gabel und wunderschönem Einmannhöcker. Dann die 500 Alpino, deren ursprünglicher Name Alpina wegen eines Namensrechtsstreites geändert werden musste. Rund 2750 Exemplare wurden gebaut, Hardy hat eine in Gelb-Schwarz, die stark an ihre britischen „Vorbilder“ erinnert. Die Alpino wurde zwar schon 1975 in Italien vorgestellt, in

Deutschland stand sie allerdings erst 1978 bei den Motorradhändlern. Dann die 1000 RGS, die als Dreizylinder im Gegensatz zu ihren Vorgängermodellen erstmals einen Hubzapfenversatz von 120 Grad aufwies. RGS sollte laut den Italienern für „Real Grand Sport“ stehen – ohnehin schon immer Laverdas Firmenphilosophie. Hardys rotes Exemplar ist bis auf ein Detail noch im Originalzustand: Während der Tankeinfüllstutzen normalerweise hinter einer Klappe in der Verkleidung vorn rechts versteckt ist, hat Hardys RGS zwei Tankeinfüllstutzen direkt auf dem Tank. Das Ganze ist sehr fachmännisch ausgeführt. Ob das Motorrad schon ab Werk so ausgeliefert wurde, lässt sich heute nicht mehr nachvollziehen.



Für den Renneinsatz reicht der Drehzahlmesser allemal



Die Sicherung für den Öleinfüllstutzen ist für den Renneinsatz vorgeschrieben



Mit der Startnummer „W56“ startet Hardy bei den Rennen



Der Verzicht auf die Lichtmaschine spart Gewicht, das Sieb hält Schmutz ab



Auch beim linksseitigen Fußbremshebel wurde auf minimales Gewicht geachtet

Hardy ganz in seinem Element: Seine 750 SFC Endurance lässt sich auch auf Landstraßen hervorragend bewegen



Für Straßen-  
rallye Tacho

Die zwei Rück-  
sichtspiegel an di

Die Edelstahl-  
teile sind nicht  
nur gut, sondern



Der SF2, eine der ersten Laverdas von Hardy, hier noch in einem tollen Zustand



Mit ihrer Drei-in-eins-Auspuffanlage, den Gussrädern und der Linksschaltung ist die 1000 SFC bildhübsch



Die 500 Alpino wurde nur 2750 Mal gebaut, ein ganz seltenes Exemplar in Hardys Sammlung



Für Straßenbetrieb hat die 750 Endurance Tacho und Drehzahlmesser



Die zwei Rücklichter sind eine Reminiszenz an die Langstreckenrenner



Die Edelstahl-Zwei-in-eins klingt nicht nur gut, sondern sieht auch toll aus

## Originale und Replikas

Damit zur orangen „Fraktion“, Hardys ganzem Stolz: „Die 1000 Jota von 1981 ist original, was auch ein Wertgutachten bestätigt. Mit dem Hubzapfenversatz von 180 Grad ist ihr Sound einfach ein unbeschreibliches Erlebnis – das gibt es nirgends sonst.“ Seine 1000 SFC ist mit einer Drei-in-eins-Auspuffanlage, Gussrädern und Linksschaltung modifiziert, „sie kann auch auf Rennstrecken eingesetzt werden“. Aus Hardys Sicht viel zu schade, aber wer weiß?

In der Laverda-Familie dürfen natürlich die 750er nicht fehlen – seine Replikas, wie Hardy sagt –, und die haben es im wahrsten Sinne des Wortes in sich. Bei seiner 750 SFC-Replika handelt es sich um ein straßenzugelassenes Bike mit Zwei-in-zwei-Auspuff, Scheinwerfer und Borrani-Hochschulter-Speichenrädern mit Scheibenbremsen. Diese Ausführung kommt der zweiten SFC-Serie ab 1974 sehr nahe. Ein Indiz dafür ist auch die verstärkte Schwingenaufnahme mit quasi doppelter Schwingenlagerung. Mit Blick auf die bekannten Lichtmaschinenprobleme verfügt die Replika zudem über einen verstärkten Generator mit Riemenantrieb.

An glorreiche vergangene Zeiten erinnert die 750 SFC „Endurance“, wie Hardy sie liebevoll betitelt. Sie basiert auf einem modifizierten SF1-Rahmen mit ebenfalls verstärkter Schwingenlagerung. Ganz charakteristisch sind die zwei nachgebauten Marshall-Lampen, wie sie an den Langstreckenrennern der 70er zum Einsatz kamen. Trotz „tierischen“ Sounds aus der Zwei-in-eins-Anlage ist auch diese Schönheit straßenzugelassen. Dass sie nicht nur Hardy gefällt, beweisen mehrere Auszeichnungen bei Veteranen-Veranstaltungen. Detail am Rande: Die Nummer „63“ kommt nicht von ungefähr: Den berühmtesten Sieg errang Laverda mit seinen Zweizylindern sicherlich 1971 bei den 24

Stunden von Oss in Holland, als drei Teams das Podium besetzten. 1972 wurde die Twin-Laverda mit der Startnummer 63 unter den Fahrern Philippe Schreyer und Moreno Pescucci beim Bol d'Or eingesetzt, fiel jedoch leider frühzeitig aus.

## Späte Berufung

Und dann ist da noch die 750er-SFC-Replika, die sich Hardy als Rennmotorrad hergerichtet hat. Der Renner mit der Startnummer „W56“ basiert auf einem SF2-Rahmen. Für Hardy sind seine 750er in ihrer charakteristischen orangen Farbe die Krönung seiner Sammlung. Das verdankt er auch seinem Kumpel Frank Albert aus Krefeld, genannt Paule, der die nicht immer so perfekten Komponenten nach Hardys Wünschen wieder in einen tollen Zustand zurückversetzt hat. Details wie die passgenaue Fußrastenanlage, der Rahmen, die Schwinge und die Verkleidung zeigen, dass hier jemand mit viel Verstand und Herzblut gearbeitet hat. Mit Paule gibt es auch noch eine andere Verbindung: Er nämlich war es, der Hardy dazu überredet hat, es mit der „W56“ doch mal im Rennsport zu versuchen. „Viel Überredung war gar nicht notwendig“, lacht Hardy, und so stieg er 2022 mit 66 Jahren ein und schnupperte bei den DHM-Veranstaltungen in Colmar-Berg, Hockenheim, Nürburgring und in Schotten erstmals Rennluft – „ein tolles Gefühl, ohne Angst, langliegend, ohne dass was wehtut“. „Materialschonend“ fährt er seine Laverda, so wie es seine „Vorgänger“ bei den Langstreckenrennen immer beschrieben haben, dazu sportlich und immer begleitet von diesem irren Sound. Ein Erlebnis, von dem er nicht mehr lassen kann. Und so zieht er ein Resümee, mit dem nicht jeder von uns so ohne Weiteres aufwarten kann: „Ich habe meinen Traum verwirklicht.“ Eine späte Ehre für die Motorräder aus Breganze. □



Alpino wurde nur 2750 Mal gebaut – ein seltenes Exemplar in Hardys Sammlung



Immer noch ein Blickfänger: die 1981 zugelassene 1000 Jota im Originalzustand



Im Gegensatz zu ihren Vorgängern hatte die 1000 RGS einen Hubzapfenversatz von 120 Grad