



OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

BERICHT AUS BONN

Oldie-Steuer: die neuen Pläne

RITT IN DER KANONENKUGEL:

ALFA-Tropfenwagen von 1913

DIE KULT-LAVERDA:

750 SFC

SCHWEDENHÄPPCHEN:

Saab Sonett

MÜNCHNER KURIER: SECHSER-BMW

Freude am Fahren: Bayerns Beitrag zur sportlichen Oberliga der siebziger Jahre. Ein Muskelmann im Maßanzug auf der Schwelle zum Klassiker



ZÜNDAPP BELLA



Ein Volk wird mobil: Rendezvous mit der Nürnberger Schönheit

KAUFBERATUNG



Rolls-Royce Silver Shadow: Nie war er so preiswert wie heute

**OLDTIMER-FESTIVAL:
100 KARTEN
ZU GEWINNEN!**

MARKT-SELBSTBAU-AUTO:

Nummer eins lebt!



Das hohe C

Die sportlichste Laverda: 750 SFC

Schön sind sie alle, die Laverda 750 SFC dieser Welt. Aber längst nicht alle sind echt! Wer Original und Fälschung unterscheiden will, muß genau hinsehen.

Es gibt solche und solche. Manche Motorradbaureihen werden als brave Alltagsmulis regelrecht verschlissen, bis nur noch ein Bruchteil der einstigen Produktion überlebt. Andere, die von vornherein als erhaltenswerte Rarität gelten, werden pfleglicher behandelt, die Zahl ihrer Vertreter verringert sich nur minimal. Das ist der natürliche Lauf der Dinge. Aber dann gibt es auch noch den seltenen Fall, in dem einige Jahrzehnte nach Produktionsende deutlich mehr Exemplare in der Oldie-Szene kursieren als jemals die Fabrikhallen verlassen haben. So ergeht es auch der Laverda SFC: Weltweit dürften mehr als 1500 dieser raren Sportflitzer unterwegs sein, davon sind allerdings nur 549 „echt“. Groß ist die Versuchung, aus



Faszination SFC: Für jeden zu haben, aber sündhaft teuer, grell geschminkt und unverschämt laut. Hier sind alle drei Baureihen auf einem Bild versammelt – ein rarer Anblick

einer braven 750 SF nachträglich eine SFC zu stricken – die enge technische Verwandtschaft der beiden Twins bedeutet leichtes Spiel für „Fälscher“. Was macht also eine echte SFC so einzigartig?

Die Renn-Laverda wurde in die große Ära der Langstreckenrennen Anfang der siebziger Jahre hineingeboren. Beim 200-Meilen-Rennen von Daytona oder bei den berühmten 24-Stun-

den-Rennen in Le Mans, Barcelona und Oss kämpften professionelle Werksteams genauso um Ruhm und Ehre wie enthusiastische Privatfahrer. Im Prinzip fuhren dort käufliche Serienmaschinen um die Wette, die allerdings für die Langstreckenrennen modifiziert werden durften. BSA- und Triumph-Dreizylinder, Norton Commando und BMW-Boxer füllten zusammen mit den Zweitaktern von Kawasaki und



Feierstunde: eine kleine Serie käuflicher Renner als Hommage an den Sieg bei den „24 Stunden von Oss“. Die Straßenzulassung war eigentlich...



...nie vorgesehen. Begehrtes Extra: Für eine Ceriani-Doppelduplex-Bremse wie hier im Bild kassierte Laverda stolze 50.000 Lire Aufpreis

Suzuki sowie der Honda CB 750 Four die Starterfelder. Moto Guzzi hatte mit der V7 S ein heißes Eisen im Feuer, und schon bald sollte die legendäre Ducati 750 SS die Konkurrenz schocken.

Bei der 24-Stunden-Sitzung von Oss in Holland tauchte 1971 Moto Laverda aus Breganze mit einem brandneuen Production-Racer auf. Die 750 SFC basierte auf der 750 SF, war aber für den vorgesehenen Einsatzzweck komplett überarbeitet worden (das „C“ stand natürlich für „Competizione“). Die Mühe sollte sich lohnen: Mit einem Schnitt von 125,26 km/h gewann das Werk diesen Endurance-Lauf – ihre Feuertaufe hatte die 750 SFC somit bestens bestanden. Und genau so eine Maschine konnte wenig später jedermann kaufen! Vorausgesetzt, er hatte das nötige Kleingeld... In Italien kostete der edle Renner 1.410.000 Lire, in Deutschland waren rund 10.000 Mark fällig. Im Gegensatz zu heutigen Superbikes vom Schlage einer Ducati 916 oder Suzuki GSX-R 750 war die Laverda 750 SFC allerdings nie als zulassungsfähiges Straßenmotorrad vorgesehen. Es handelte sich vielmehr um einen reinrassigen Racer, ausschließlich für den Rennsport entwickelt und gebaut. Daß die SFC bei uns trotzdem gelegentlich im öffentlichen Straßenverkehr auftaucht, ist engagierten Händlern und Privatleuten zu verdanken, die via Einzelabnahme die TÜV-Hürde meisterten. Doch das ist eine Story für sich...

Die erste SFC lief 1971 vom Band, die letzte verließ 1976 das Laverda-Werk. In diesen fünf Jahren wurden exakt 549 Racer gebaut, deren Geschichte außerordentlich gut dokumentiert ist. Sämtliche Fahrgestellnummern sind registriert, fast alle derzeitigen Besitzer namentlich bekannt. Der Mailänder SFC-Fan Massimo Borghesi hat die Geschichte der Maschinen in seinem Buch „Registro Laverda 750 SFC Italia“ akribisch zusammengetragen. Es gibt wohl kaum ein anderes Rennmotorrad, bei dem die technische Entwicklung so detailliert dokumentiert ist. Trotzdem – nicht alle Fragen hinsichtlich der Originalität bestimmter Teile lassen sich befriedigend beantworten: Über verschiedene technische Details werden sich nicht einmal bewanderte SFC-Kenner einig. Geht es um die Zuordnung originaler Bauteile, haben zwei Personen zwei Meinungen – gesellt sich ein weiterer Spezi hinzu, sind es gleich drei Ansichten. Wobei jeder für sich aber auch recht haben kann: Die SFC wurde zwar in Serie gebaut, doch die Laverda-Leute haben Extrawünsche jederzeit berücksichtigt.

Als Grundlage für die Entwicklung ihrer Rennmaschine stand den Laverda-Technikern die 750 S „Sportivo“ zur Verfügung. (Für die ausführliche Laverda-Geschichte siehe OLDTIMER-MARKT 10 und 11/1995.) Der Donnerbolzen mit dem 60 PS starken Paralleltwin galt durchaus als sportlich, einzig die unzureichende Bremsanlage mußte einige Kritik ein-

stecken. Also spendierte Laverda der 750er 1971 eine selbstkonstruierte Duplexbremse und änderte im gleichen Atemzug die Modellbezeichnung in 750 SF („F“ wie „Freni“ – Bremse). Parallel zu dieser SF, und von ihr abgeleitet, entstand die in limitierter Stückzahl gebaute Rennmaschine. Die SFC-Fertigung erfolgte in drei Serien: 1971 bis 1973 entstand die erste, 1974 die zweite und 1975 bis 1976 liefen die Maschinen der dritten Serie vom Band.

Die „Erste Serie“: mit Trommelbremsen

Trommelbremsen und Amal-Vergaser charakterisieren die erste Serie, die von den Markexperten anhand der Fahrgestellnummern noch in „5000er“, „8000er“ und „11.000er“ unterteilt wird. Laverda hatte den Competition-Modellen keine eigenständige Nummernfolge zugeteilt, sondern steckte auf dem SF-Produktionsband bei Bedarf zwischendurch eine oder mehrere SFC zusammen. Innerhalb der Fahrgestellnummern 5612 bis 7980 wurden so die ersten 20 SFC gefertigt, das nächste Los mit 103 Racern entstand zwischen den Fahrgestellnummern 8223 und 10.793, und in der Spanne der Nummern 11.077 bis 16.596 wurden die nächsten 35 Maschinen gebaut.

Wenn auch der Hubraum von 744 ccm und die Verdichtung von 9,6:1 gegenüber der 750 SF



Moderne Zeiten: Mit drei Scheibenbremsen heizte die SFC der zweiten Serie der Konkurrenz ein. Dank geändertem Hauptständer konnte jetzt...



...endlich eine Zwei-in-eins-Anlage mit knackig kurzem Megaphon montiert werden. Scheinwerfer und Rücklicht gehörten zur Serienausstattung



Natürlich kam auch die letzte Evolutionsstufe in knackigem Orange daher. Nur 30 SFC verließen das Werk mit den fünfspeichigen Alu-Gußrädern



„Electronica“ steht für die elektronische Bosch-Zündung – auf den ersten Blick erkennbar am neuen Magnesiumgehäuse des Primäranschlusses

unverändert blieben, widmeten sich die Techniker doch intensiv dem Feintuning. Im Zylinderkopf finden sich die klassischen Maßnahmen: größere Ventile – auf der Einlaßseite 41,5 statt 38 Millimeter, beim Auslaß 35,5 statt 34 Millimeter – polierte Einlaßkanäle, polierte und erleichterte Kipphebel. Der Kurbeltrieb bekam verstärkte Rollenlager spendiert, auch Kurbelwangen und Pleuel wurden aalglatt poliert. Um das freie Ausatmen zu erleichtern, wuchs der Krümmerdurchmesser von 38 auf 40 Millimeter. Offiziell verließ die SFC das Werk mit einer „gedämpften“ Zwei-in-zwei-Auspuffanlage, aber für den Renneinsatz gab es die obligatorischen offenen Megaphon-Endrohre.

In der gesamten ersten Serie waren zwei 36er Mkl Amal-Concentric-Vergaser für die Gemischaufbereitung zuständig. Choke oder Luftfilter? Fehlanzeige – dies ist ein Rennmotor, Signore! Die Vergaser stammten aus spanischer Lizenzproduktion, 25 Jahre später gibt es dementsprechend große Schwierigkeiten bei der Ersatzteilversorgung, und kaum eine SFC der ersten Serie ist noch mit dieser Amal-Bestückung anzutreffen. Hinsichtlich der Nebenaggregate vertrauten die Laverda-Techniker auf die bewährten Lichtmaschinen und Anlasser aus dem Hause Bosch. Das Getriebe wurde modifiziert und erhielt einen rennmäßig lang übersetzten ersten Gang.

Beim Rahmen zeigt sich eine engere Verwandtschaft zur Serie: Lediglich der Schwingenbereich trägt zusätzliche Verstärkungsbleche. Anstelle von Silentblöcken führten nun Bronzebuchsen die Hinterradschwinge. Ans Lackieren des Fahrwerks dachte bei Laverda niemand, dafür wurden die Rohre sandgestrahlt und grob verzinkt. Das gab zwar optisch nicht viel her, war aber für den Rennbetrieb ganz praktisch. Hauptständer, Batterie- und



Ab 1974 diente in der SFC kein verstärkter SF-Rahmen mehr, sondern ein eigenes Rohrgeflecht. Das Heck ist deutlich tiefer angebracht



Das muß reichen: einsamer Smiths-Drehzahlmesser im Cockpit der Ur-SFC. Zündschloß und Ladekontrollleuchte kamen erst später hinzu

Verkleidungshalterung waren schwarz lackiert. Die Telegabel mit 35 Millimeter Standrohrdurchmesser sowie die dreifach verstellbaren Federbeine stammten von Ceriani. Als Stopper dienten vorn und hinten die bei Laverda entwickelten und gebauten 230-Millimeter-Duplex-Trommelbremsen, bei denen beide Nocken ohne Gestänge durch einen einzigen Bowdenzug betätigt werden. Diese Trommeln gab es nur in der „5000“-Reihe verwendet; das gleiche gilt auch für den 23-Liter-Alutank. Typisch italienisch gibt sich die Linienführung der SFC. Die langgestreckte Halbschale mit

den charakteristischen „Flügeln“ am Verkleidungsende und der Rennhocker, beide aus GFK gefertigt, tragen zum Italo-Flair bei. Die Seitenabdeckungen wurden in der ersten Serie noch aus Blech gedengelt. Zur Rennausstattung gehören selbstverständlich auch Stummel lenker und zurückverlegte Fußrasten. Nach klassischer Manier betätigen SFC-Piloten die Fußbremse mit links, das Fünfganggetriebe rechts über eine Schaltwippe. Tachometer, Blinklampen, Rückspiegel, Lenk- und Zündschloß? Überflüssig. Sie wissen schon, es handelt sich hier schließlich um eine Rennmaschine... Um Saft auf die Anlage zu bekommen, wird einfach eine Steckverbindung im linken Rahmendreieck geschlossen. Im Cockpit geht es spartanisch zu – wie könnte es anders sein –, ein einsamer Smiths-Drehzahlmesser stellt die ganze Ausstattung. Scheinwerfer und Rücklicht sind freilich serienmäßig vorhanden, sie waren ja auch für die Nachtfahrten diverser 24-Stunden-Rennen unumgänglich. Sogar die Hupe fehlt nicht.

Also alles kein Hexenwerk und durchaus im Rahmen des Üblichen. Die ernsthaften Konkurrenten um die Langstrecken-Krone kamen ganz ähnlich daher. Aber da war ja noch dieser Lack! Grelles Orange, wohin das Auge blickt: Gabeltauchrohr, Radabdeckung, Gabelbrücken, Tank, Seitendeckel, Sitzbank und sogar die Schwinge. Sofort spottete so mancher Neunmalklüge, daß wohl in der hauseigenen Landmaschinenproduktion (die ja das eigentliche Standbein von Laverda war) dieser Farbton im Überfluß vorhanden gewesen sei. Unbeeindruckt davon erklärte Laverda das unverwechselbare Orange zur hauseigenen Rennfarbe. Fahrfertig brachte die 750 SFC 210 Kilogramm auf die Waage, das waren gut 10 Kilo weniger als die 750 SF. Mit exakt 70 PS bei 7200 U/min gab das Breganzner Werk

Auf einen Blick:

Erste Serie 1971 bis 1973:

„5000“-„8000“- und „11.000“-Reihe
167 Stück; Fahrgestellnummern zwischen 5612 und 16596. Modifizierter SF-Rahmen, verzinkt, erkennbar an den Verstärkungsblechen im Schwingenbereich. Ohne Lenk- und Zündschloß. Vorn und hinten Laverda-Duplex-Trommelbremsen mit 230 mm Durchmesser. Zwei 36er Amal-Mk I-Concentric-Vergaser. Handgedogelter Alutank bei der „5000“-Reihe, danach immer GFK-Tank. Breiter Hauptständer bei den „5000“- und „8000“-Rahmen. Zwei-in-eins-Auspuffanlage paßt nicht. Ab der „11.000“-Reihe: schmale Ständerhalterung, Zwei-in-eins-Anlage kann montiert werden; stärkere Schwingenachse mit 16 statt 14 mm Durchmesser, Hinterradachse mit 20 statt 17 mm. Nur bei der „11.000“-Reihe einlaminierte Halterung in der Verkleidungsinnenseite.

Zweite Serie 1974

222 Stück; Fahrgestellnummern zwischen 16707 und 18282. Ab dieser Baureihe eigener SFC-Rahmen mit circa 40 mm niedrigerem Heckteil und Rohrausbuchtungen über den Vergasern und im Bereich der Antriebskette. Neue 38er Ceriani-Telegabel. Vorn 280er Brembo-Doppelscheibenbremse, hinten 280er Brembo-Scheibenbremse, Hinterradnabe aus Magnesium. Kein Lenkschloß, jetzt aber mit Zündschloß. Neue 36er PHB-Dell'Orto-Vergaser ohne Beschleunigerpumpe.

Dritte Serie 1975/1976: „Electronica“

160 Stück; Fahrgestellnummern zwischen 18283 und 19999. Elektronische Bosch-Zündanlage; Kurbelwelle mit längerem linkem Zapfen und neues Primärgehäuse (aus Magnesium) mit Kästchen für den Zündungs-Pickup. Rahmen wie bei der zweiten Serie. Nur die SFC-E hatte einen Ölkühler. Kein Lenkschloß, aber mit Zündschloß. Vorn und hinten 280er Brembo-Scheibenbremsen. Speichenräder, hintere Nabe aus Magnesium. Die letzten 30 SFC hatten GuBräder.

die Höchstleistung seines Flaggschiffes an, das langte für Tempo 220.

Die „8000“-Reihe lief bereits mit einigen Modifikationen vom Band: Der Tank bestand nun aus GFK, und die Bremsnocken der Laverda-Duplex-Trommelbremsen wurden zwangsweise über ein Gestänge aktiviert. Ein Großteil der Kundschaft ließ die SFC aber gleich ab Werk mit der Doppelduplexbremse von Ceriani ausstarten – schließlich vertraute selbst das MV-Agusta-Team auf diese Superstopper. Neu war auch die Ölpumpe mit ihren von sechs auf neun Millimetern verbreiterten Zahnrädern. Mit der „11.000“-Reihe hielten weitere Verbesserungen Einzug: Der Durchmesser der



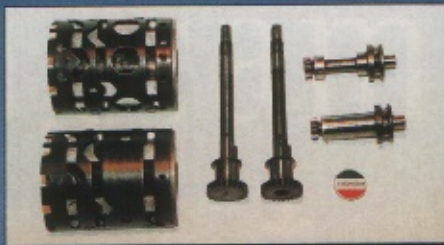
Unverändert: der SF-Primärtrieb mit Triplexkette und Mehrscheibenkupplung im Ölbad

Schwingenachse wuchs von 14 auf 16 Millimeter, der der Hinterachse von 17 auf 20 Millimeter. Nur bei dieser Baureihe trugen die Verkleidungen einlaminierte Halterungen für die vorderen Befestigungspunkte, bei allen anderen SFC wurde die Verkleidung mit der Halterung verschraubt.

Die „Zweite Serie“: mit Scheibenbremsen

1974 kam die „zweite Serie“ auf den Markt. Genau genommen rollte da ein ganz neues Motorrad vom Band. Die auffälligste Änderung: ein um gut 40 Millimeter abgesenktes Rahmenheck mit deutlich verringerter Sitzhöhe. Laverda verstärkte zudem die Schwinge im Bereich der Hinterradaufnahme, und die Federbeine standen im Vergleich zum Vorgängermodell etwas flacher. Eine vollkommen neue Form zeigte der 25-Liter-GFK-Tank: Hinten fiel er flach zur Sitzbank ab, vorn umschloß er den Steuerkopf. Auch die Seitenabdeckungen wurden nun aus GFK gefertigt, sie saßen zudem paßgenau im Rahmendreieck. Im Cockpit leisteten ein Zündschloß – welch Luxus! – und die Ladekontrollleuchte dem Smiths-Drehzahlmesser Gesellschaft. Die Vorderradführung übernahm eine neue Ceriani-Telegabel mit 38 Millimeter Standrohrdurchmesser, und für die Verzögerung sorgten nun 280-Millimeter-Brembo-Scheibenbremsen, zwei vorn und eine am Hinterrad. Die bekannten Laverda-Speichenräder mit Borrani-Hochschulterfelgen wurden weiterverwendet, allerdings bestand die hintere Radnabe jetzt aus superleichtigem Magnesium.

Auch das Triebwerk konnte zahlreiche Modifikationen aufweisen. Neue Mondial-Kolben erhöhten die Verdichtung auf 9,8:1, die Kurbelwelle war leichter, die Pleuel auf Hochglanz poliert. Der Ventilschaftdurchmesser betrug nun sieben statt acht Millimeter. Neu waren auch die offenen 36er PHB-Dell'Orto-Vergaser. Gegenüber den zuvor verwendeten Amal standen sie etwas steiler und waren mit Choke, aber ohne Beschleunigerpumpe ausgestattet. Der überarbeitete Kurbeltrieb und die neuen Vergaser machten sich positiv bemerkbar: Der Zweizylindermotor sprang nun besser an und drehte spürbar freudiger hoch. Nach diesem



Spart satte 162 Gramm: Leichtbau beim Schaltmechanismus (im Vergleich mit SF-Bauteilen)

erfolgreichen Tuning leistete das Triebwerk nun 75 PS bei 7500/min.

Die „Dritte Serie“: SFC-Electronica

Die dritte und letzte SFC-Serie lief ab März 1975 vom Montageband in Breganze. Nun sorgte eine elektronische Bosch-Zündanlage anstelle der Kontaktzündung für den Funken im richtigen Moment. Diese Modernisierung erforderte allerdings erheblichen konstruktiven Aufwand: Der linke Kurbelwellenstumpf wurde für den erforderlichen „Pickup“ verlängert, deshalb benötigte Laverda auch ein neues Primärgehäuse, das aus Magnesium gefertigt wurde. Im gleichen Aufwasch kümmerten sich die Konstrukteure um den Zylinderkopf: Die „Electronica“ verzichtete auf die bis dahin gebräuchlichen Graugußkalotten in den Brennräumen. Der neue Zylinderkopf ist leicht am flachen Winkel der Zündkerzengewinde zu erkennen. So kam die Elektrode näher an das Brennraumzentrum heran; eine Maßnahme wie aus dem Schulbuch zur Optimierung der Verbrennung. In Verbindung mit der geänderten Brennraumgestaltung erhöhten neue Kol-

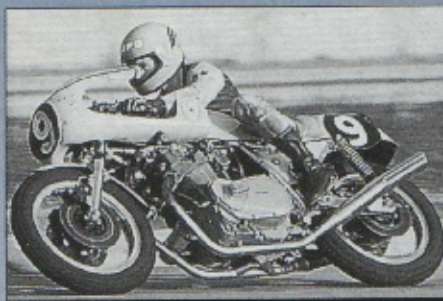
ben die Verdichtung auf 10,5:1. Ein Ölkühler sollte die höhere thermische Belastung ausgleichen. Die nächste und zugleich letzte Evolutionsstufe der SFC stellten die Alu-GuBräder dar, die allerdings nur in den letzten 30 Maschinen eingebaut wurden.

1976 wurden noch sieben orangefarbene Pro-

duction-Racer gefertigt, damit war das Kapitel SFC abgeschlossen. Die Blütezeit der grollenden Twins war vorbei, sie hatten im Langstreckenrennsport gegen die erstarkte Konkurrenz nichts mehr zu melden. Zwar versuchte Laverda später ein Comeback mit einer gewaltigen Sechszylinder-Maschine, aber dieser Einsatz geriet zum Desaster, und die Fans behalten lieber die tollen Rennen der unvergleichlichen SFC in Erinnerung. Ihre Erfolge in Oss, beim Bol d'Or, in Barcelona und Francorchamps oder bei der „Mille Miglia“ in Imola machen sie unvergessen.

Text: Winni Scheibe
Fotos: Scheibe, Wagner

Mit freundlicher Unterstützung von Andy Wagner und Hans Töschler



Zwei italienische Nationalhelligtümer: Laverda SFC und der spätere GP-Pilot Virginio Ferrari