

# SCHMERZENS- Angelegenheit

Von der Rennstrecke auf die Straße: Sechs Jahre lang fertigte Laverda in einer Kleinserie Production-Racer für Jedermann. Manche von ihnen fanden sogar eine Zulassung für den Straßenverkehr. Hans Gebert ist einer der wenigen stolzen Besitzer einer 750 SFC



Eine pure Rennmaschine für die Straße: Laverda hielt einst nicht einmal Tacho und Zündschloss für notwendig

**D**eutschland, Mitte der achtziger Jahre: Der Motorradmarkt boomt. Junge Männer und Frauen haben wieder Spaß am Zweirad. Vor allen Dingen die japanischen Maschinen faszinieren sie: Leistungsstarke Supersportler wie die GSX-R 750/1100 von Suzuki oder die heißen GPZ-Modelle von Kawasaki sind es, die den Reiz ausmachen.

Nicht so für Hans Gebert. Der junge Franke konnte mit dem fernöstlichen Einheitsbrei



wenig anfangen. Für ihn mussten Motorräder Emotionen wecken, Charakter zeigen und vor allen Dingen schön sein. „Das schaffen nur die Italiener“, sagt er, und seine Augen leuchten noch immer so wie vor fast 30 Jahren, als er sich seine erste große Maschine zulegte.

Eine Laverda musste es sein. „Der wichtige Motorblock des Twins und die klare, schörkellose Linienführung der Motorräder aus Breganze haben mich einfach umgehau-

en“, erinnert er sich. Es wurde fürs erste eine gebrauchte 500er, den Wunsch nach einer großen 750er Zweizylinder-Laverda musste Hans Gebert zunächst mal zurückstellen. Familiengründung und hohes Engagement im Beruf gingen vor.

**Genau zum richtigen Zeitpunkt**, als alles in trockenen Tüchern war, stieß Hans Gebert auf eine Anzeige: „750 SFC zu verkaufen“. Die SFC ist ein waschechter Production-

Racer, eine käufliche Rennmaschine, die Laverda auflegte, um bei den seit Ende der sechziger Jahre sehr populären Langstreckenrennen mitmischen zu können. Beim 24-Stunden-Rennen in Oss in den Niederlanden gewann das Werk 1971 sogar gleich beim ersten Einsatz. Grund genug, die 750 SFC sofort in einer Kleinserie aufzulegen. Der deutsche TÜV zeigte sich nicht ganz so enthusiastisch, doch einige engagierte Händler und pfiffige Privatleute schafften es, die

**Technische Daten**

**LAVERDA 750 SFC**

MOTOR	
<b>Bauart</b>	Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor; je zwei im Kopf hängende Ventile, über eine oberliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel betätigt
<b>Bohrung x Hub</b>	80 x 74 mm
<b>Hubraum</b>	744 ccm
<b>Leistung</b>	70 PS bei 7200 U/min (bis 1973); 75 PS bei 7500 U/min (ab 1974)
<b>Schmierung</b>	Druckumlaufschmierung
<b>Vergaser</b>	zwei Amal Concentric (bis 1973), zwei Dell'Orto PHB (ab 1974)
<b>Zündung</b>	kontaktgesteuerte Batteriezündung (bis 1974); kontaktlose Bosch-Thyristorzündung (ab 1975)
<b>Antrieb</b>	Primärtrieb über Triplex-Kette; Lamellenkupplung im Ölbad; fußgeschaltetes Fünfganggetriebe; Hinterradantrieb über Kette
FAHRWERK	
<b>Rahmen</b>	Unten offener Doppelrohrrahmen
<b>Fahrwerk</b>	vorn Telegabel; hinten Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen
<b>Bremsen</b>	230-mm-Duplex-Trommeln (bis 1973); drei 280-mm-Scheiben (ab 1974)
<b>Reifen</b>	vorn und hinten 4.10 H 18
DATEN & MESSWERTE	
<b>Leergewicht</b>	210 kg
<b>Spitze</b>	228 km/h

Zulassungshürde per Einzelabnahme zu meistern.

Hans Gebert hatte Pech, denn die inserierte Maschine war schon vergeben. Doch wie sich drei Monate später herausstellte, hatte der Käufer die Maschine nicht abgeholt, und so schlug der Franke ohne auch nur eine Sekunde zu zögern doch noch zu. Und er hatte Glück. Es war wirklich eine der insgesamt 549 SFC, die Laverda zwischen 1971 und 1976 auflegte. Wer Zugang zum *Registro Laverda 750 SFC Italia* hat, kann das leicht überprüfen, denn in dem detaillierten Standardwerk hat Laverda-Fan Massimo Borghesi vor Jahren alle Fahrgestellnummern und sonstigen Fakten zusammengetragen. Wer heute eines der leuchtend orangen Bücher eher zufällig irgendwo ergattern kann, muss gut und gerne 250 Euro und mehr dafür hinblättern!

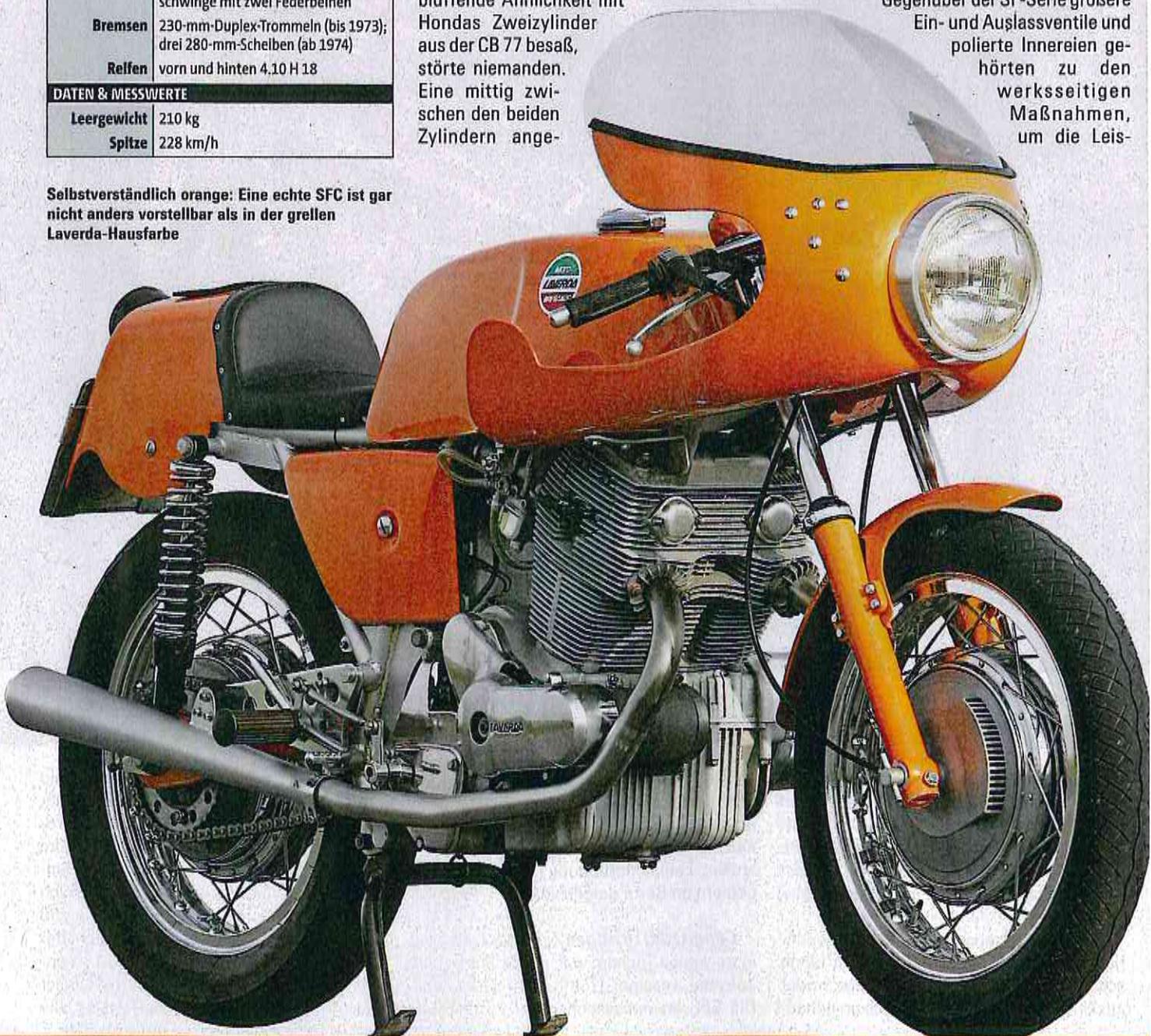
Der Zweizylinder basiert auf dem Serienntriebwerk der 60 PS starken 750 SF. Dass der Big-Twin, der 1967 zunächst noch mit 650 Kubik präsentiert wurde, verblüffende Ähnlichkeit mit Hondas Zweizylinder aus der CB 77 besaß, störte niemanden. Eine mittig zwischen den beiden Zylindern ange-

ordnete Steuerkette lässt die Nockenwelle im Zylinderkopf rotieren, eine Triplexkette übernimmt die Kraftübertragung via Ölbadkupplung an das rechtsgeschaltete Getriebe. Selbst der Anlasser bringt die Kurbelwelle über eine Kette im Schwung, während die vor dem Motorblock platzierte Lichtmaschine von einem Keilriemen angetrieben wird

**Die SFC-Baureihe kennt** drei Serien. Die erste wurde zwischen 1971 und 1973 produziert, die zweite im Jahr 1974 und die dritte 1975 und 1976. Unter Laverda-Liebhabern ist die erste Serie die begehrteste. Sie ist leicht an den Trommelbremsen, den 36er Amal-Concentric-Vergasern und dem Tank auszumachen, der noch vorm Steuerkopf endet. Hans Geberts SFC gehört auch zur ersten Serie, ist allerdings zurzeit mit Dell'Orto-Vergasern ausgestattet, da der fränkische Laverda-Fan die original verbauten, in spanischer Lizenz gefertigten Amal mangels passender Ersatzteile nicht in den Griff bekam.

Gegenüber der SF-Serie größere Ein- und Auslassventile und polierte Innereien gehörten zu den werksseitigen Maßnahmen, um die Leis-

Selbstverständlich orange: Eine echte SFC ist gar nicht anders vorstellbar als in der grellen Laverda-Hausfarbe



tung gegenüber der Serien-SF auf 70 PS zu steigern. Dazu spendierte Laverda der Welle ein stärkeres Pleuellager. Auch die von 38 auf 40 Millimeter vergrößerten Auspuffkrümmer trugen ihren Teil zur Leistungssteigerung bei. Die Auspuffanlage mit zwei langen Schalldämpfern klingt noch halbwegs „zivil“, die kurzen Megafon-Endrohre, wie sie an unserem zweiten Fotomodell montiert sind, waren ausschließlich für den Rennsinsatz bestimmt. Die an dieser SFC verbauten Ceriani-Trommelbremsen konnten die Kunden auf Wunsch statt der Laverda-eigenen Stopper ab Werk bestellen.

Die Modifikationen am Rahmen der SFC fallen indes spärlicher aus. Nur im Bereich der Schwinge sind zusätzliche Verstärkungsbleche eingeschweißt, zudem hängt die

Hinterradschwinge in passgenauen Bronzebuchsen an Stelle der SF-Silentblöcke. Ans Lackieren des Rahmens verschwendete Laverda damals keinen Gedanken: Die Rohre wurden einfach nur feuerverzinkt.

Gern hätte Hans Gerber den handgedegelten 23-Liter-Aluminiumtank der allerersten Ausführung gehabt – sie wird entsprechend der Fahrgestellnummern auch gerne als „5000er“-Reihe bezeichnet. Doch seine SFC stammt aus der späteren „8000er“-Reihe, und da ist der Tank aus GFK laminiert. Lediglich die Seitenabdeckungen waren bei der gesamten ersten Serie aus Blech geformt. Bei noch höheren Fahrgestellnummern jenseits der 11.000 (man



Mit stoischer Ruhe widersetzt sich die Laverda dem Wunsch nach Richtungswechseln. Für Hans Gerber ein italienischer Traum

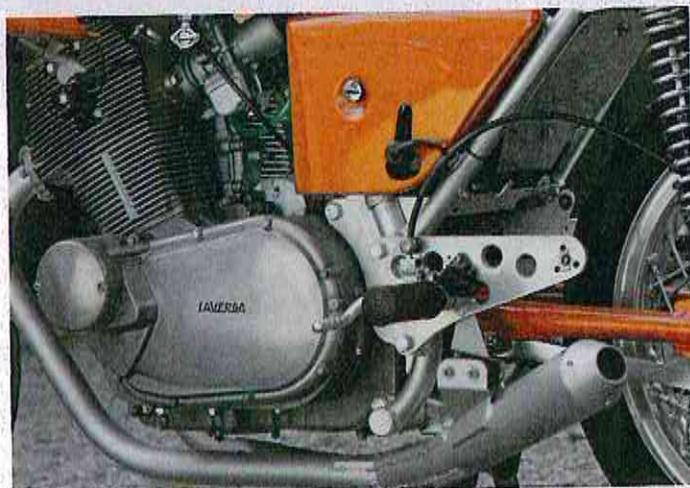


## Classic-Data-Marktwert

Typ	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
750 SFC (Serie I – 8000er)	1971 – 1973	36.000 €	27.500 €	19.000 €	–	–	10.000 DM
750 SFC (Serie I – 11000er)	1971 – 1973	37.000 €	28.000 €	19.000 €	–	–	10.000 DM
750 SFC (Serie II)	1974	30.000 €	24.000 €	17.000 €	–	–	k.A.
750 SFC (Serie III)	1975 – 1976	24.000 €	20.000 €	15.000 €	–	–	k.A.



Hier sind gleich zwei SFC der ersten Serie zusammgekommen. Die rechte Maschine trägt Rennauspuff und Ceriani-Trommel



Nichts für Fahrer mit Gelenkproblemen: Die Fußrasten sitzen sehr hoch und weit hinten. Ein Fall für Spezialisten: Bremse links, geschaltet wird rechts



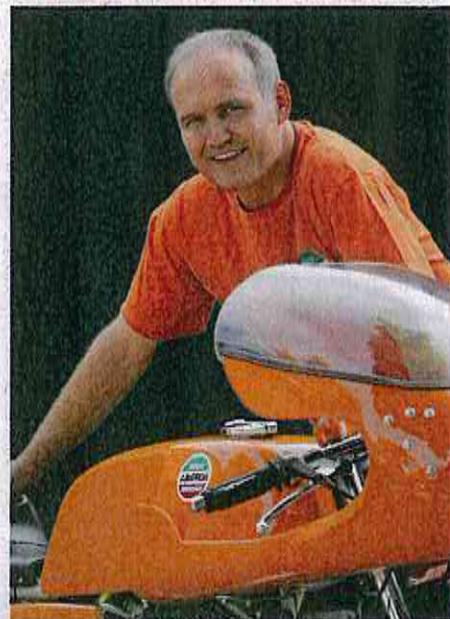
Obwohl die Laverda-Trommel der SF und SFC den Namen gab (das „F“ steht für freni, Bremse), bot das Werk auch die beliebte Ceriani-Trommel an



Der Choke-Hebel macht den Umgang mit dem Straßenrenner einfacher. Bei den Amal-Vergasern der ersten Serie fehlte er noch



Keine nationalen Scheuklappen: Laverda kaufte Elektrik-Bauteile in Deutschland und holte sich den Drehzahlmesser von Smiths aus England



„Emotionen wecken, Charakter zeigen und schön sein – das schaffen nur die Italiener“: Hans Gerber weiß genau, was er will

spricht von „11.000er“-Reihe) flossen noch weitere Verbesserungen in die erste Serie ein. So wuchs der Durchmesser der Schwingengachse von 14 auf 16 Millimeter, und auch die Hinterachse erstarkte von 17 auf 20 Millimeter, um die Fahrstabilität der SFC weiter zu verbessern.

Allen Modellen gemein ist die schlanke Oberteilverkleidung mit den beiden charakteristischen Flügelenden sowie der dominante Rennhöcker, der zugleich Platz für die Startnummer bietet, das Rücklicht aufnimmt und gleichzeitig auch als Schutzblech dient. Verkleidung wie Höcker sind ebenfalls aus GFK handlaminiert.

**Zur Ausstattung der SFC** gehörten selbstverständlich Stummellenker, zurückversetzte und höhere liegende Fußrasten sowie ein Smiths-Drehzahlmesser im Blickfeld des Fahrers. Völlig überflüssig erschienen Laverda dagegen Tachometer, Blinker, Rückspiegel, Lenk- oder sogar Zündschloss. Um die 750er mit Strom zu versorgen, schob der Fahrer einfach das Stromkabel auf eine im linken Seitendeckel befindliche Steckverbindung, und schon konnte er die Rennmaschine mit dem E-Starter anlassen! Hans Gerber hat seine Maschine allerdings auf ein Zündschloss umgerüstet, um es Langfingern etwas schwerer zu machen, den Renner in Gang zu setzen.

Mit der zweiten Serie veränderte sich die 750 SFC 1974 gravierend. Scheibenbremsen vorn wie hinten läuteten eine neue Ära ein. Darüber hinaus senkten die Techniker die

Sitzhöhe ein wenig ab. Auch der auf 25 Liter erweiterte Tank wirkte langgestreckter, weil er vorn den Steuerkopf umschloss. Die Seitendeckel bestanden nun ebenfalls aus GFK und schlossen mit dem Rahmendreieck sauber ab. Neu waren auch die stabilere Ceriani-Gabel mit 38 Millimeter Standrohrdurchmesser und eine superleichte Hinterradnabe aus Magnesium.

**Auch der Twin erhielt ein paar** Verbesserungen: Neue Kolben erhöhten die Verdichtung auf 9,8:1, die Pleuel poliert. Jetzt gab Laverda 75 PS als Spitzenleistung an. Wichtiger aber war, dass der Motor nun von 36er Dell'Ortos beatmet wurde, die zwar keine Beschleunigerpumpe, wohl aber einen bei den Amal-Vergasern schmerzlich vermissten Choke hatten. Vorbei war nun die nervige Prozedur, bis der Motor warm war und sauber lief.

Bei der letzten Serie ab 1975 kümmerte sich Laverda ausschließlich um das Triebwerk. Eine elektronische Zündung bedingte ein neues Primärgehäuse aus Magnesium, nochmals neue Kolben erhöhten die Verdichtung auf 10,5:1. In Erwartung höherer Ölttemperaturen spendierte Laverda der SFC zugleich einen Ölkühler.

Die letzten SFC, die in Breganze die Werkshallen verließen, wurden mit Alugussrädern ausgeliefert. Nichts für Hans Gerber, dessen Herz eindeutig für den rauerer Charakter der ersten Serie schlägt. Er liebt es, beim Bremsen wie ein Schraubstock zupacken zu müssen, erduldet die unnachgiebige Härte des Fahrwerks, das sich gegen die Buckelpisten fränkischer Landstraßen zu Wehr setzt, kämpft gegen den stoischen Geradeauslauf im kurvigen Gelände, gegen die Schmerzen in den Handgelenken und in den stark angewinkelten Knien. „Hundert Kilometer am Stück, das reicht. Dann bist du fertig“, sagt er. Und ist glücklich.



„Nach 100 Kilometern bist du fertig“, beschreibt SFC-Fan Hans Gerber das Fahren mit der grellen Schönheit

## Clubs

### Laverda Freunde Österreich

Gerd Schnögl  
Nikolsdorfergasse 1/29  
A-1050 Wien  
Tel. und Fax: 01/5449377  
E-Mail: gert.schnoegl@netway.at  
www.laverdafreunde.at

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter [www.oldtimer-markt.de](http://www.oldtimer-markt.de). Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter Tel.: 0 6131-99 2164 gern weiter.

Text: Norbert Kappes

Fotos: Holger Neu

redaktion@oldtimer-markt.de

Prächtige Trommeln in den frühen  
SFC: Erst mit der zweiten Serie  
kamen die Scheibenbremsen

