

Zwei Laverda 750 SFC
mit Brettoni/Wittig
1971 bei den 24 Stun-
den von Montjuïc

Sports-Work Orange

Ab 1873 stellte Pietro Laverda landwirtschaftliche Maschinen her. Sein Enkel Francesco sah nach dem Zweiten Weltkrieg den Bedarf und produzierte ab 1949 kleine Alltagsviertakter mit großem sportlichem Potenzial.

Text: Ivar de Gier; Übersetzung: Nicolas Streblow; Fotos: Archives A. Herl, Laverda



Gegründet wurde „MOTO LAVERDA – Dott. Francesco Laverda S.A.S.“ am 13. Oktober 1949. Neben der ursprünglichen Firma mit ihrer langen, spannenden Tradition in Entwicklung und Bau von landwirtschaftlichen Fahrzeugen entstand so ein völlig neues Unternehmen, das sich der Zweiradproduktion widmete. Während die zahlreichen Mitbewerber damals überwiegend Zweitaktmotoren favorisierten, setzte Francesco Laverda auf Viertakter. Sein erstes Modell erhielt den Namen Turismo und war ein hübscher Einzylinder-Viertakter mit 75 cm³. Es wog nur 65 Kilo, und sein durchdachter, drei PS starker ohv-Motor schaffte 70 km/h. 1951 bekam die Turismo eine sportlichere Schwester, die Sport, ein Jahr später wurde die Carenata vorgestellt, ausgestattet mit Stahlblechrahmen.

Im Sparteinsatz häufte Laverda schnell eine Vielzahl von Siegen an. 1951 fuhren vier Laverda-Wettbewerbsmaschinen bei Mailand-Taranto – einem harten, mehr als 1400 Kilometer langen Rennen – mit und belegten die Plätze vier, fünf, sechs und zehn. Ein guter Anfang. Ein Jahr später aber bewies Laverda eindrucksvoll, dass sie es noch besser konnten: Bei der 1952er-Ausgabe von Mailand-Taranto kamen 16 Laverdas unter den ersten 20 Plätzen ins Ziel, die ersten fünf Plätze belegten allesamt Laverdas. In der Folge waren Francescos Maschinen im Rennsport unglaublich erfolgreich und dominierten beinahe sämtliche Langstreckenrennen der Zeit – eine ideale Voraussetzung, um die Marke bekannt zu machen und die Verkäufe anzukurbeln. Zudem fungierten die Rennen auch als Testfeld, in dem sich die Motorräder als ungemein zuverlässig erwiesen. Und so konnte das Werk mit der steigenden Nachfrage kaum Schritt halten, besonders als 1953 das Modell Sport mit klassischem Rohrrahmen – ein schlankes und schön gestaltetes Motorrad mit nun vier PS bei 6500/min – vorgestellt wurde. Auf der Mailänder Messe 1954 folgte der 75er- dann die 100-cm³-Version, die sich ihre sportlichen Meriten schon verdient hatte: mit den ersten sieben Plätzen im Mailand-Taranto und den ersten neun im Motogiro!

Auch bei seinen 50-cm³-Modellen Laverdino und Mini Scooter hielt Laverda am ohv-Viertakter fest. Ohne Pedale und auf 40 km/h begrenzt, wurde der kleine Scooter – 50 Kilo leicht und mit 1,2 Litern Verbrauch extrem sparsam – ab 1960 zum Verkaufserfolg. Mit ihm unternahm Massimo Laverda, Francescos ältester Sohn, 1961 zusammen mit einem Testfahrer eine PR-Reise nach England, wobei sie auch den Brenner überquerten.

Ein mutiger Schritt

1961/62, der Motorradmarkt war da bereits rückläufig, machten die Italiener mit der Einführung der Bicilindrico 200 einen mutigen Schritt nach vorn. Elf PS bei 6500/min leistete der Viertakter-Twin mit Vierganggetriebe und war für 110 km/h gut. In diversen

Werbung für die Laverda 75 Sport, 1953 mit dem Spruch: „Das Nutzfahrzeug, das das Rennen gewinnt!“

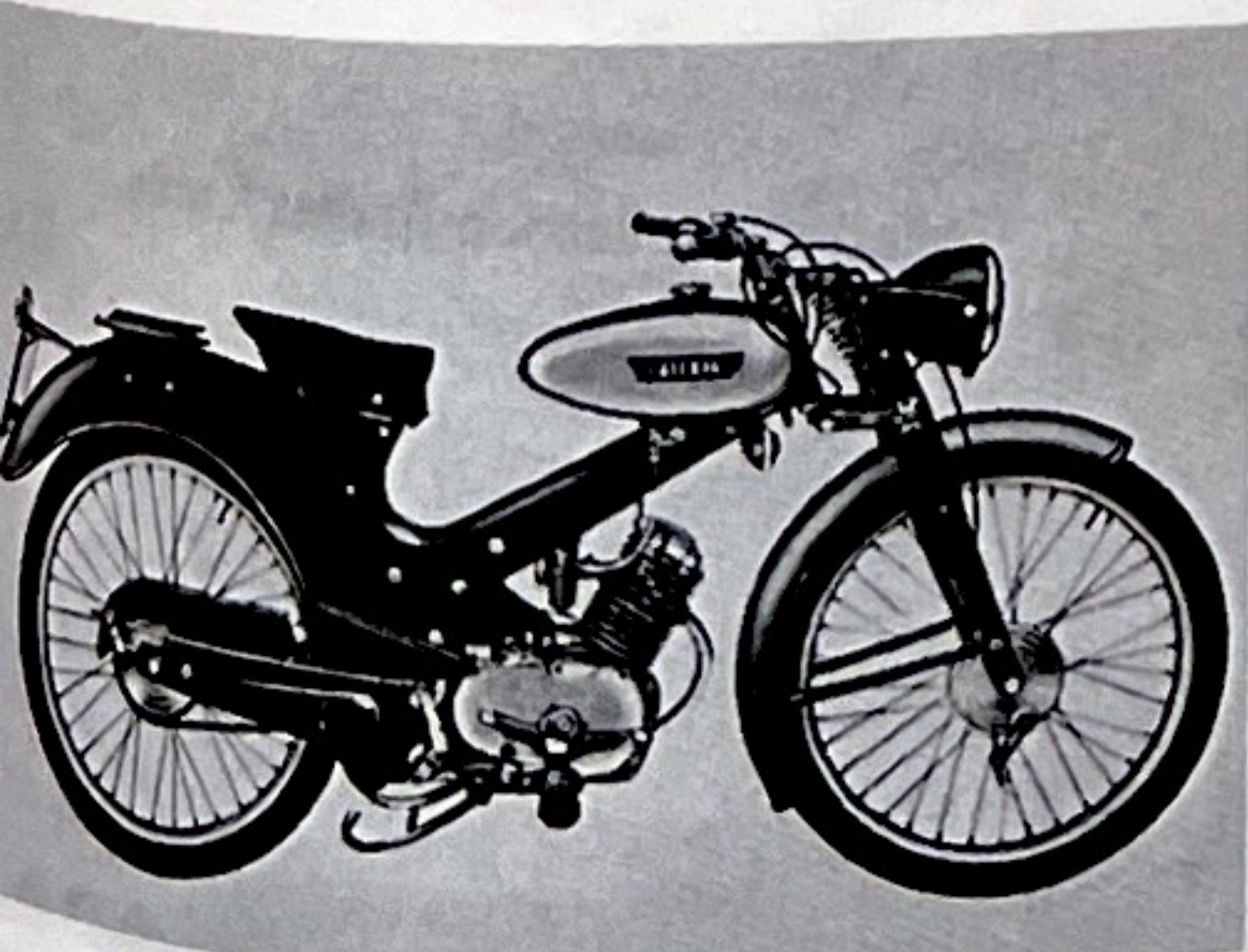


Ausführungen blieb er bis 1976 im Programm und wurde sogar erfolgreich nach Amerika exportiert.

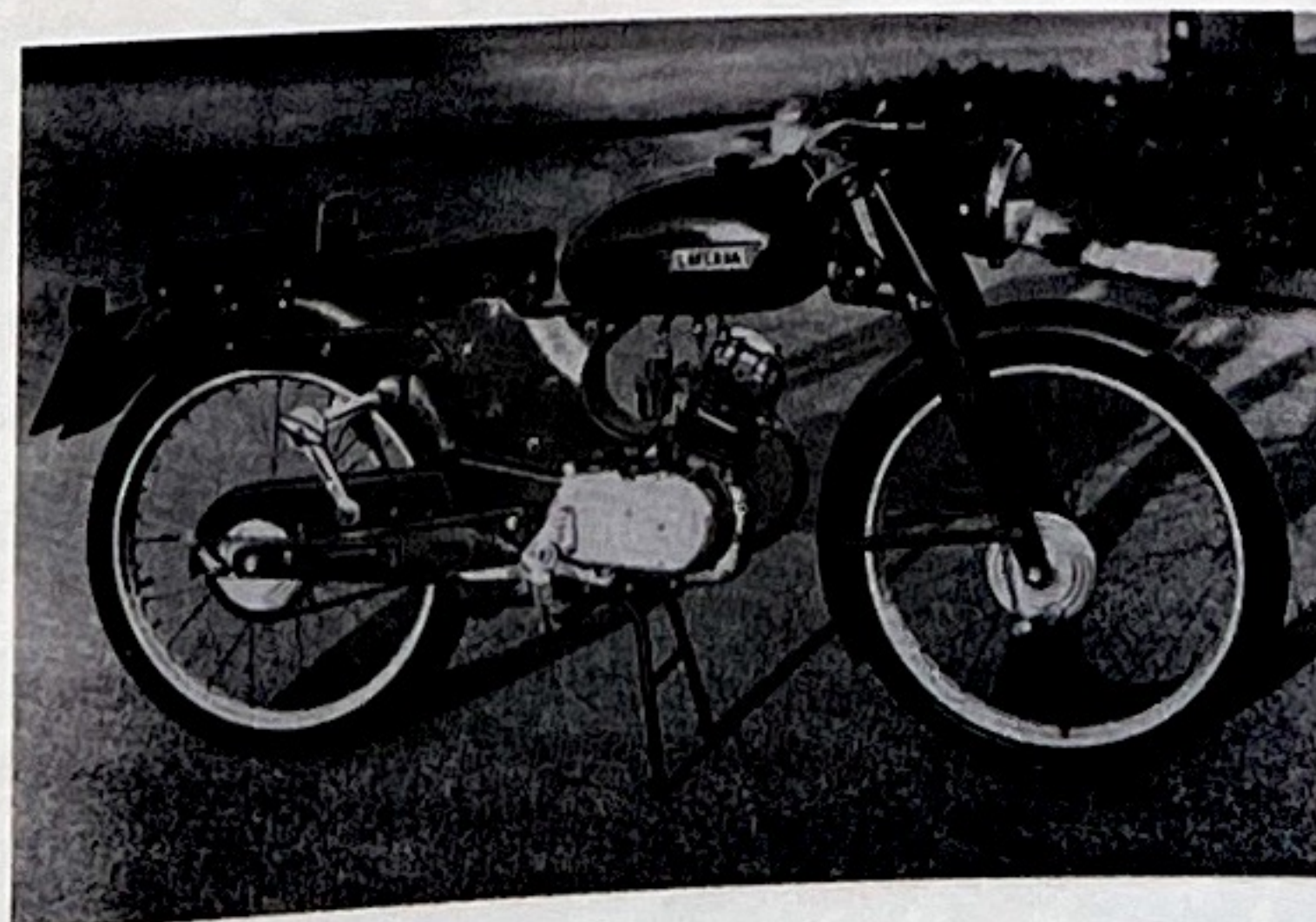
1964 war es mit der Laverdino 2T, einem 48-cm³-Zweitakter, vorbei mit der Zweitakt-Abstinenz. Das nur 32 Kilo leichte Moped steckte mit Upside-down-Gabel, Kunststofftank, mechanischen Scheibenbremsen an beiden Rädern und manchem mehr voller Überraschungen. Im selben Jahr übergab Francesco das Ruder an seinen Sohn Massimo. Während einer Amerikareise lernte der von Honda viel über deren erfolgreiche Art und Weise, Motorräder zu vermarkten, und darüber, wie man als Hersteller auf Marktveränderungen reagieren kann. 1965 präsentierte Laverda die 125 Sport mit liegendem Viertakt-Single, der es auf elf PS bei 9200/min brachte. Er sollte in der Folge bis hin zur Werks-Enduro diverse Modelle antreiben.

Bei seinen Gesprächen mit amerikanischen Motorradimporteuren, -händlern und -journalisten hatte Massimo herausgefunden, dass es in den USA eine starke Nachfrage nach großen, schweren Motorrädern gab – nicht für den täglichen Transportbedarf, sondern zu reinen Freizeitzwecken. Dort und zunehmend auch in Europa wurde der Bedarf von den großen englischen Motorradmarken wie

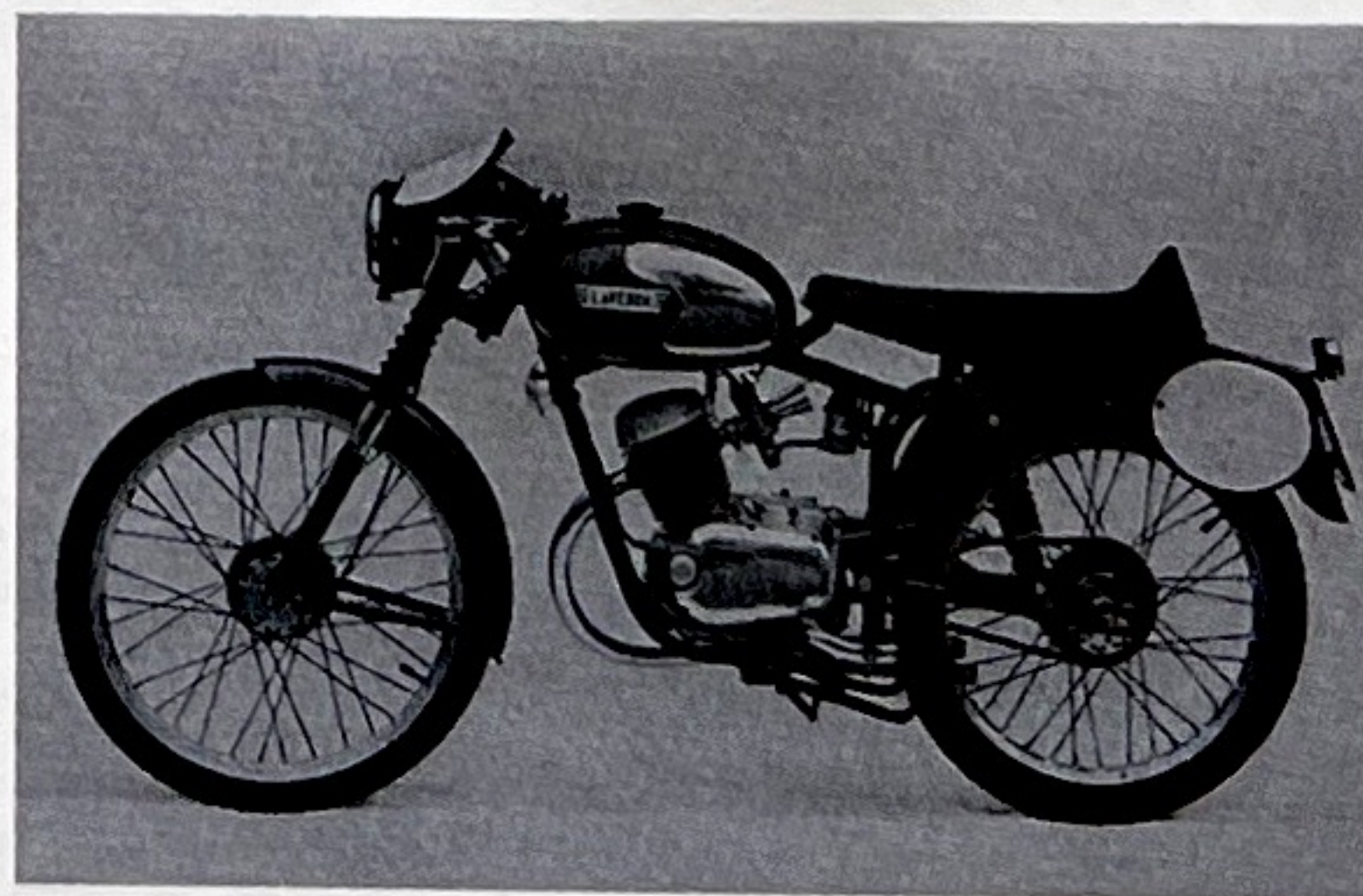
Meilensteine der Modellgeschichte



1951 Laverda 75 Turismo. Die erste Laverda brachte es auf drei PS, die nur 65 Kilogramm zu schleppen hatten



1952 Der Laverda 75 Sport Tarantina verhalfen die sportlichen Erfolge bei Mailand-Taranto zu ihrem Namen



1955 Die Laverda 100 Milan-Taranto sahnte nicht nur dort, sondern auch beim Motogiro richtig ab

auch von Harley-Davidson bereits bedient. Massimo war überzeugt, dass auch Laverda in diesem Marktsegment seinen Platz finden könne – vorausgesetzt, die Maschine wäre benutzerfreundlicher und zuverlässiger als die englische Konkurrenz.

Damals suchten die italienische Armee und Polizei nach einem Nachfolger für die in die Jahre gekommene 500er-Moto Guzzi Falcone als Dienstfahrzeug. Es wurde ein Anforderungskatalog erstellt, doch Laverda kam nicht zum Zug, weil Moto Guzzi mit seiner neu entwickelten V7 das Rennen machte.

Die Ära der „großen“ Maschinen begann in Breganze im April 1965. Als Vorbild diente die beliebte Honda CB 77 Super Hawk mit ihrem 305-cm³-Twin. Über den Schweizer Importeur erwarb man ein Exemplar, analysierte sorgfältig und begann eine eigene Entwicklung. Nach 18 Monaten Arbeit war der erste Prototyp fertig. Die Ähnlichkeit mit der Honda war verblüffend, aber es gab auch ausreichend Unterschiede, um dem Vorwurf der Kopie zu entgehen. Der 360-Grad-Motor hatte zwei leicht nach vorn geneigte Zylinder mit einem Bohrung-/Hub-Verhältnis von 75 x 74 mm, was einen Hubraum von 655 cm³ ergab. Eine 750er-Variante mit fünf Millimeter mehr Bohrung wurde gleich mitentwickelt.



Werbeplakat für landwirtschaftliche Maschinen aus der Frühzeit von Laverda, vermutlich 20er-Jahre

Charakteristisch für den neuen Zweizylinder war die vor dem Motor angeordnete Lichtmaschine. In der Mitte zwischen den beiden Zylindern lief die Duplex-Steuerkette zu den beiden obenliegenden Nockenwellen, die je zwei Ventile betätigten. Der Primärtrieb erfolgte über eine Triplex-Kette zum Fünfganggetriebe. Die kritischen Teile des Motorblocks hatte man bewusst überdimensioniert, um eine hohe Zuverlässigkeit zu gewährleisten.

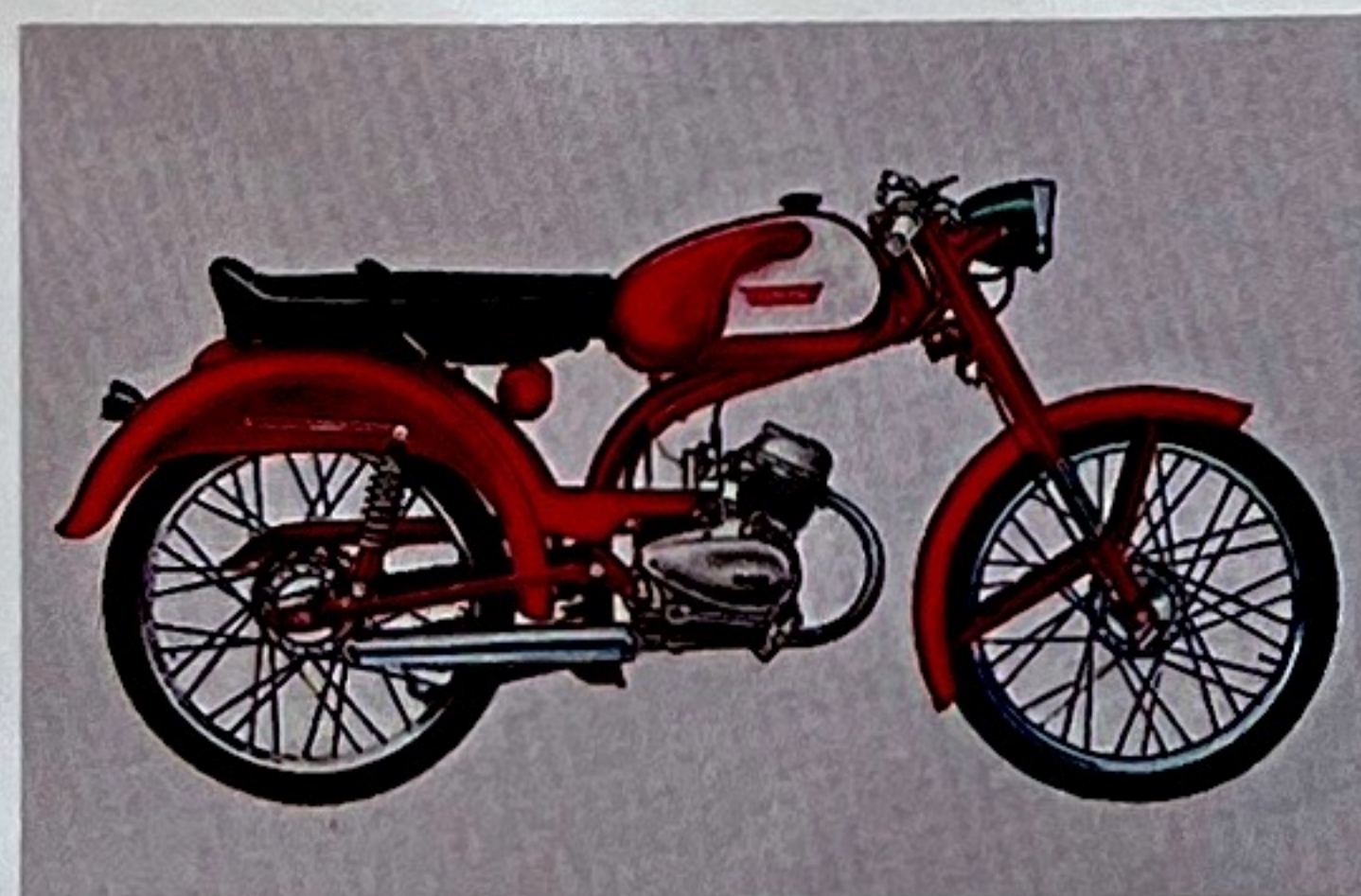
Moderner als die Engländer

Bei der Präsentation auf der Earls Court Motorshow in London im November 1966 erregte die Maschine, die 1968 in Serie ging, großes Aufsehen, war sie doch im Vergleich zur englischen Konkurrenz auffallend modern. Beim Motogiro d'Italia fuhren dann vier Prototypen mit 650 und 750 cm³ mit, von denen einer Klassensieger wurde und die anderen drei unter die ersten zehn kamen. Nur 52 Exemplare wurden von der 650er gebaut, dann übernahm die 750 GT das Ruder und überzeugte die Kundschaft auf ganzer Linie. In den USA wurde sie über eine Partnerschaft mit McCormack International Motors in Santa Ana, Kalifornien, unter dem Namen American Eagle vermarktet und fand auch dort großen Anklang. Sogar Evel Knievel nutzte sie für seine Motorradstunts.

Die von Honda auf der Tokyo Motorshow 1968 vorgestellte CB 750 war ein Paukenschlag. Wie ein hungriger Wolf brach sie in die Schafherde der Konkurrenzmodelle und stellte viele Motorradhersteller vor ernsthafte Probleme. Laverda konterte 1969 mit der neuen 750 S. Sie lieferte 60 PS bei 6900/min und konnte sich gegen die CB durchaus behaupten. Vor allem bei den Langstreckenrennen schnitten die Laverdas aufgrund ihrer Zuverlässigkeit gut ab. Beim 24-Stunden-Rennen von Oss im Juni 1969 trat Laverda mit drei 750 S-Rennern an. Zusammen mit Augusto Brettoni fuhr auch Massimo Laverda auf einer dieser Maschinen, zusammen belegten sie den vierten Platz. 1970 wurde das 24-Stunden-Rennen von Oss von Brettoni und Edoardo Dossena gewonnen, Zweite wurden Hans von Hutten und Piet van der Wal, Dritte Toon Somers und Jan de Laat. Der Trend war gesetzt, in der Folge gewann Laverda viele nationale und internationale Rennen mit ihrer 750er.

Die legendäre, 1971 auf den Markt gekommene SFC 750 zündete dann noch mal den Nachbrenner. Von schweren Extras befreit, war sie ein echter Production Racer und wog mit 25-Liter-Tank und einsitzigem Rennhocker nur knapp über 200 Kilo. 72 PS stark, konnte sie mit Halbverkleidung eine Höchstgeschwindigkeit von über 220 km/h erreichen. Auf Anhieb setzte die SFC zum Durchmarsch an. Sie gewann Langstreckenrennen in Imola, Modena und Monza und schnitt 1971 auch international gut ab. Die 24-Stunden-Rennen in Oss, Montjuïc und Zeltweg wurden alle

Meilensteine der Modellgeschichte



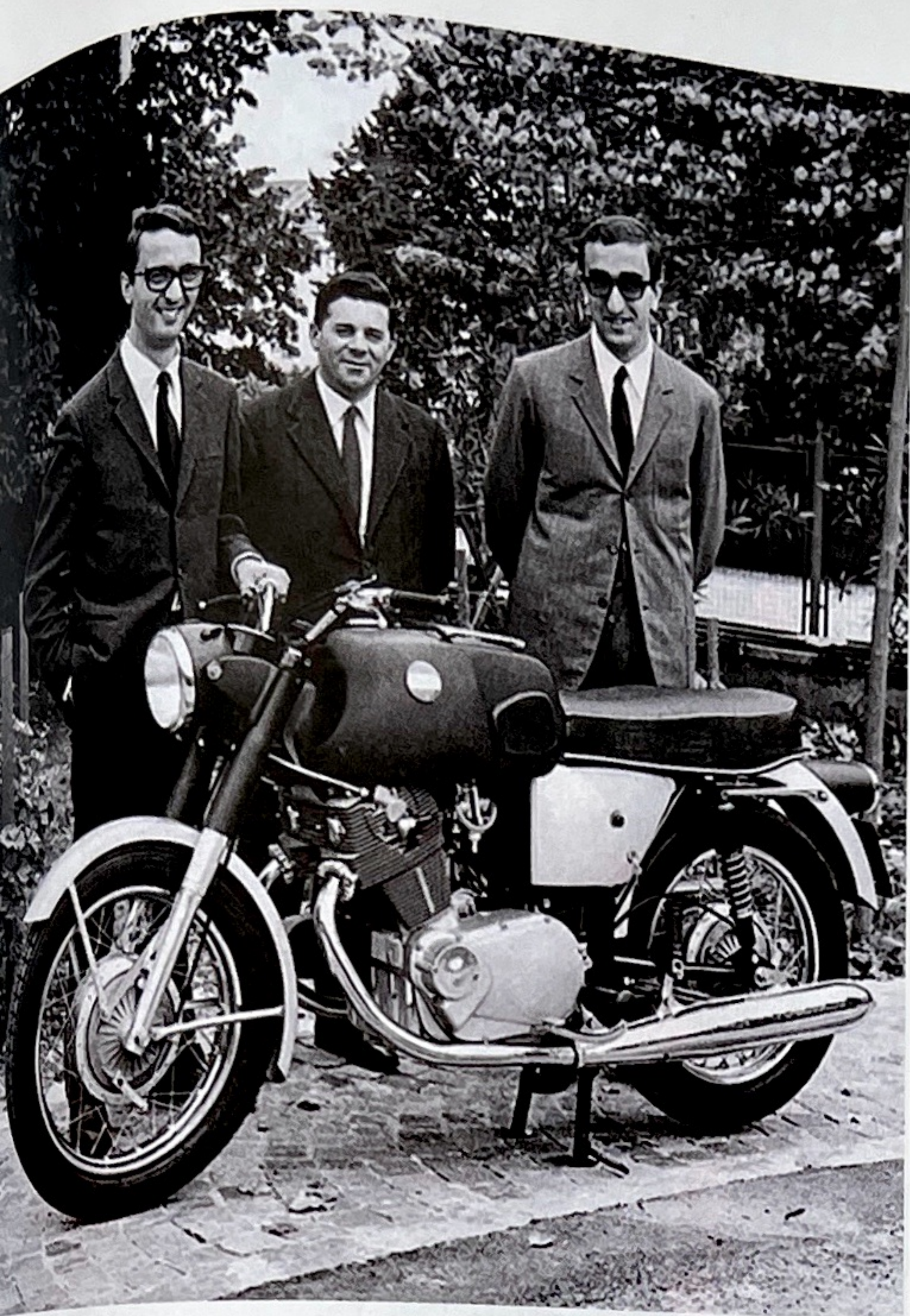
1958 Laverdino Sport: Das 48-cm³-Viertakt-Moped wurde durch Gesetzesänderungen in Italien ausgebremsst



1960 Auch der führerschein- und zulassungsfreie Laverda Mini Scooter mit 49 cm³ war ein Viertakter



1961 Die Bicilindrico 200 mit Elf-PS-Viertakt-Twin war bis 1976 im Angebot und hatte auch in den USA Erfolg



Massimo Laverda, Luciano Zen und Piero Laverda (von links) 1966 mit dem Prototyp der neu entwickelten 650er-Zweizylinder



Francesco Laverda, Gründer von Laverda als Motorradhersteller



Beim Geländewettbewerb in den Bergamasker Alpen 1957. Mit der Nummer 8 im Vordergrund Saini auf Laverda 100



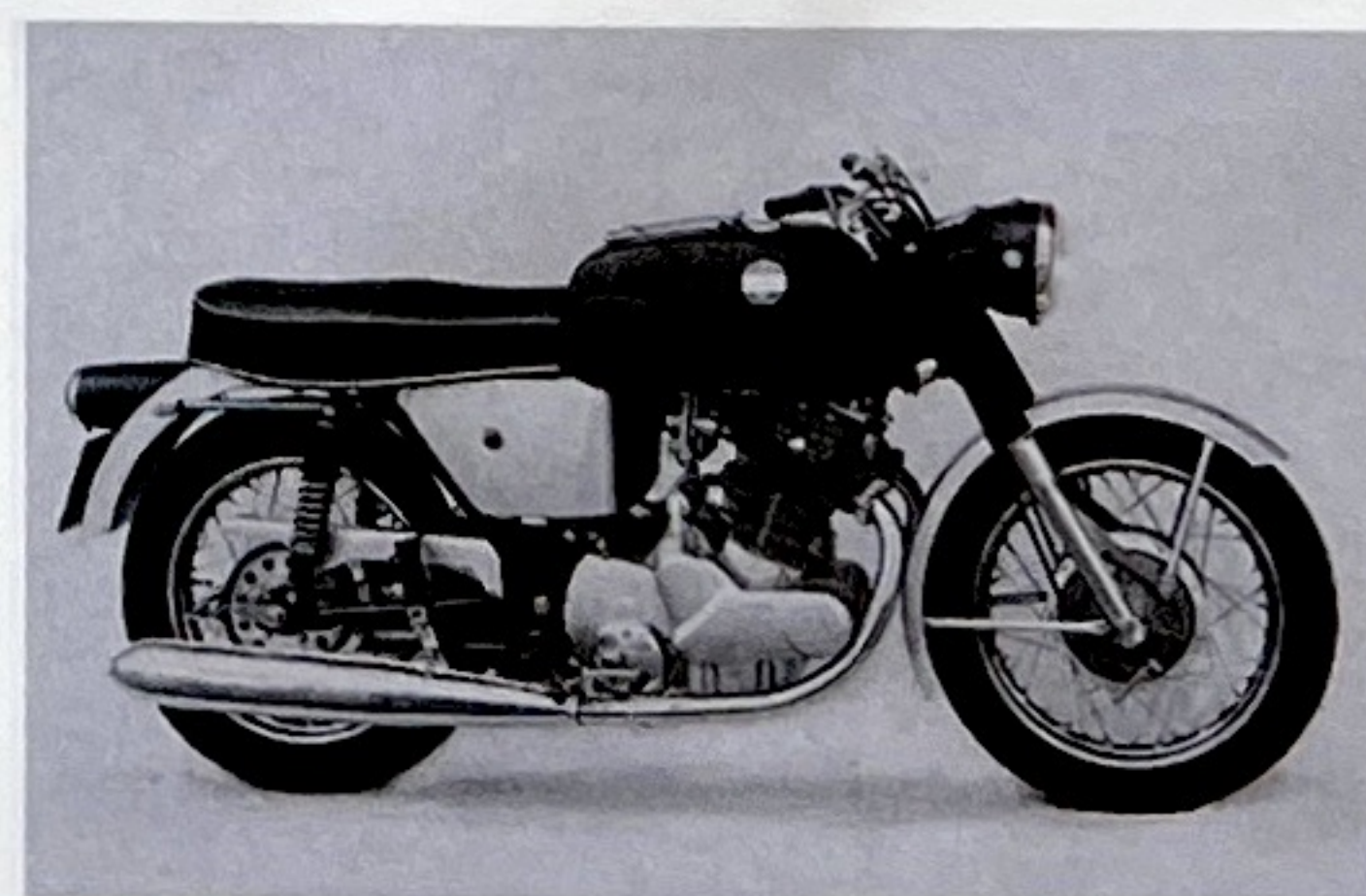
Die – hier noch trommelgebremste – Laverda 750 SFC-Langstreckenrennmaschine mit Claudio Loigo beim Bol d'Or 1972



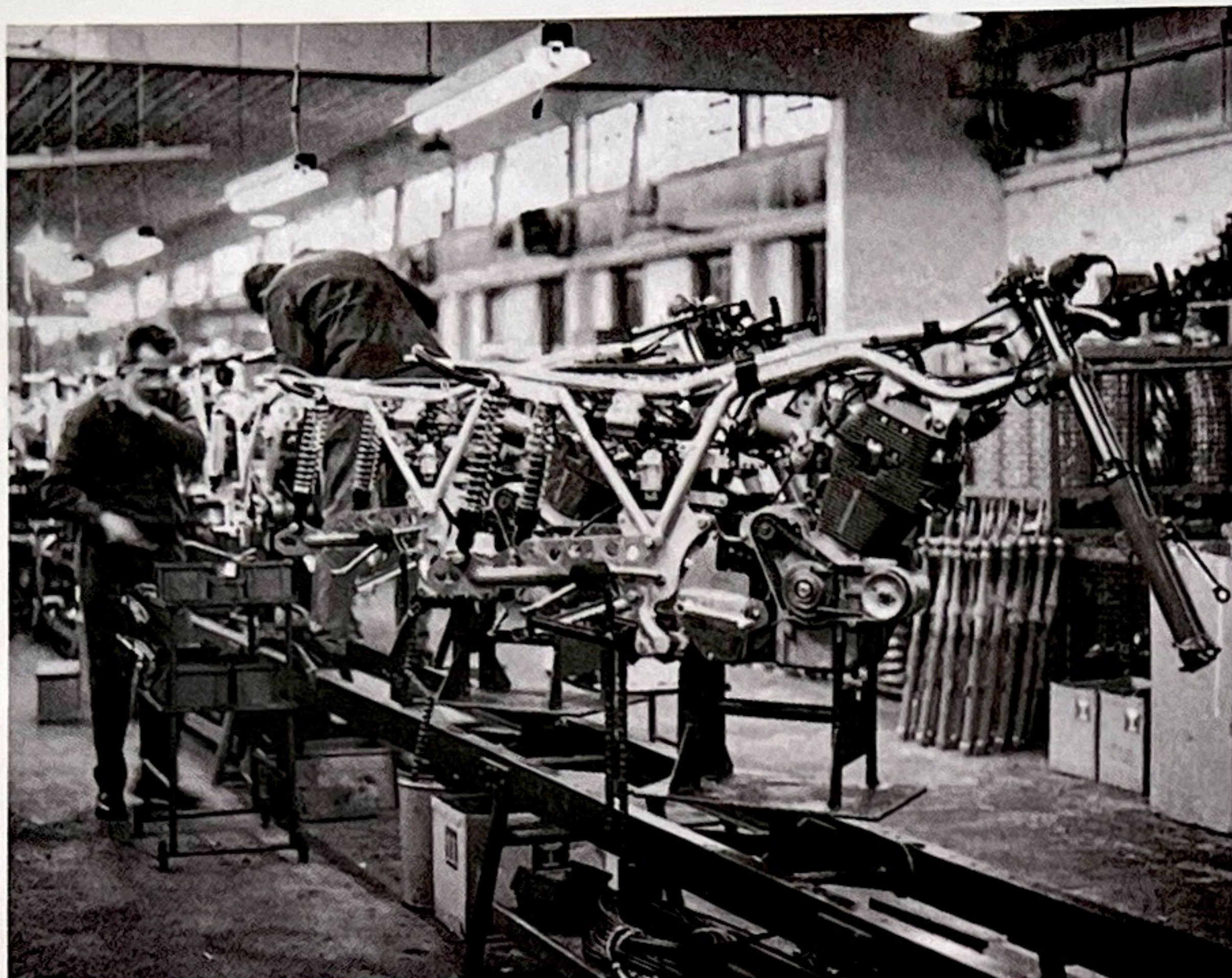
1963 Laverdino 48-cm³-Zweitakt-Prototyp, hier noch ohne Upside-down-Gabel: der erste Laverda-Zweitakter



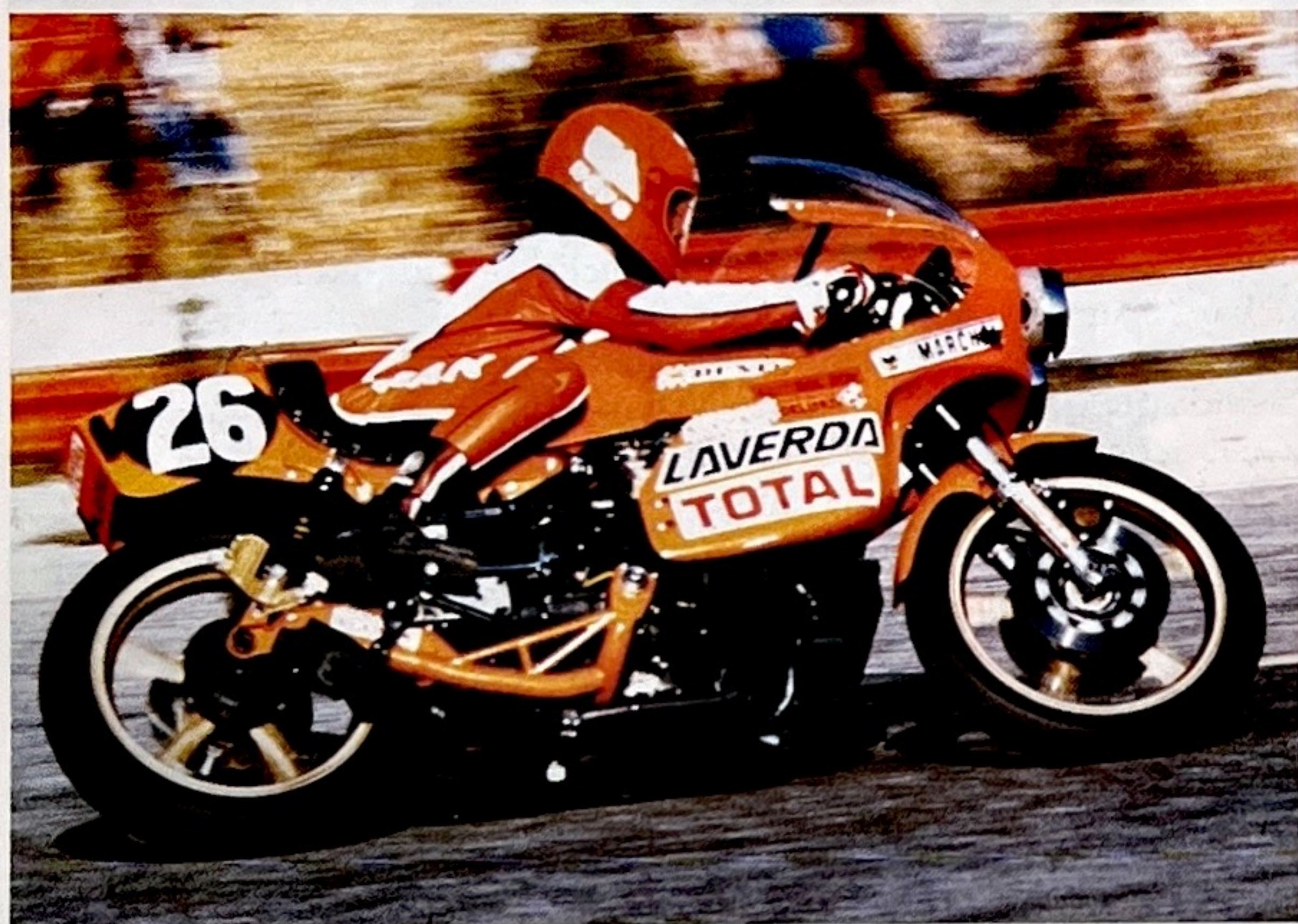
1965 Die Laverda 125 Sport mit liegendem Viertakt-Single war mit elf PS bei 9200/min schon recht kräftig



1968 Nicht zufällig sah die erste Laverda 650 einer Honda CB 77 sehr ähnlich, war diese doch ihr Vorbild



Blick in die Serienproduktion der Laverda 750 SFC im Werk in Breganze in den 1970er-Jahren

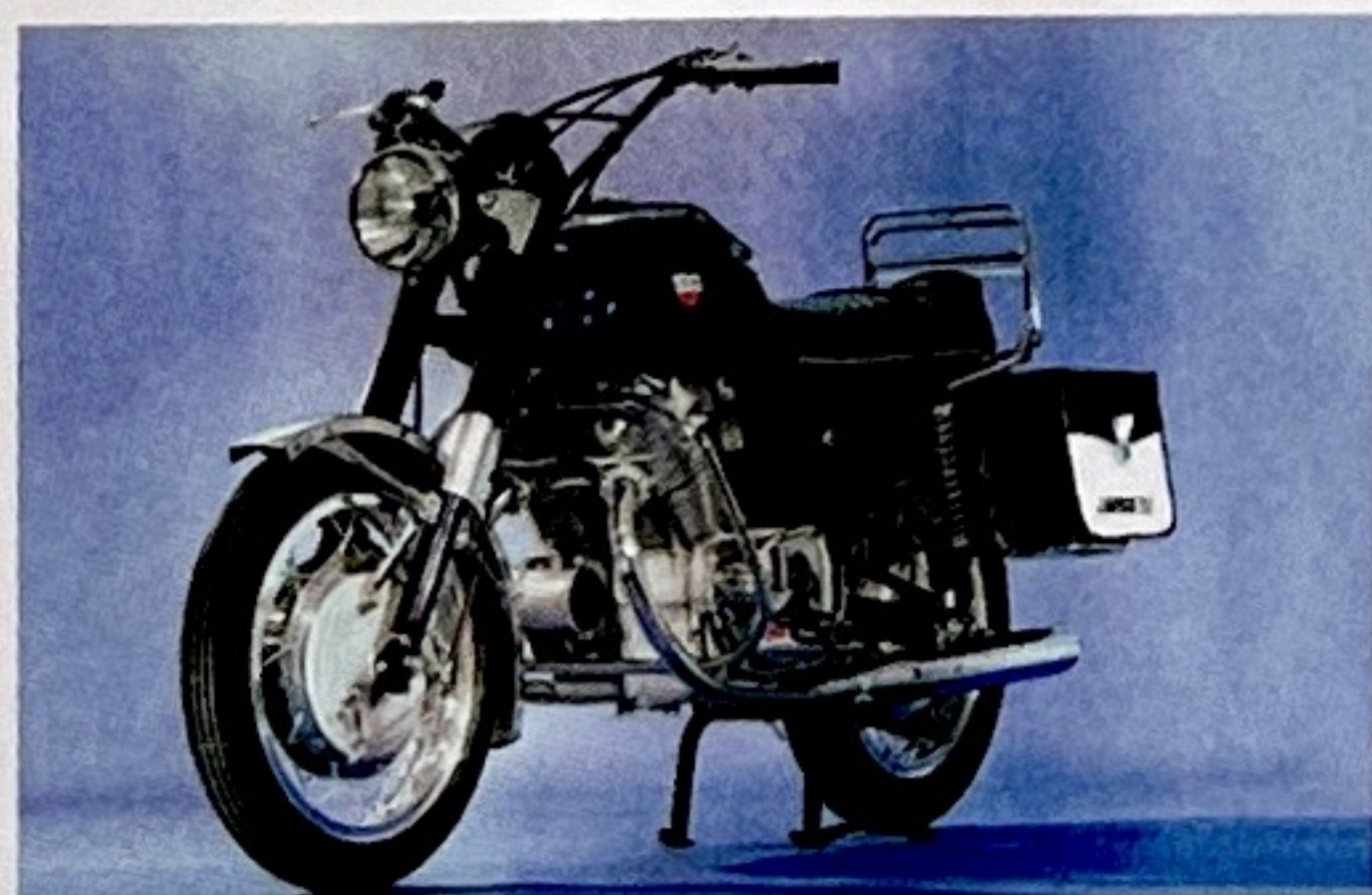


Die Laverda 1000 V6-Langstreckenrennmaschine mit Nico Cereghini beim Bol d'Or 1978



Die damals beliebte 600er-Enduro-Klasse wurde von Singles dominiert. Von Laverda kam 1985 die Zweizylinder-OR 600

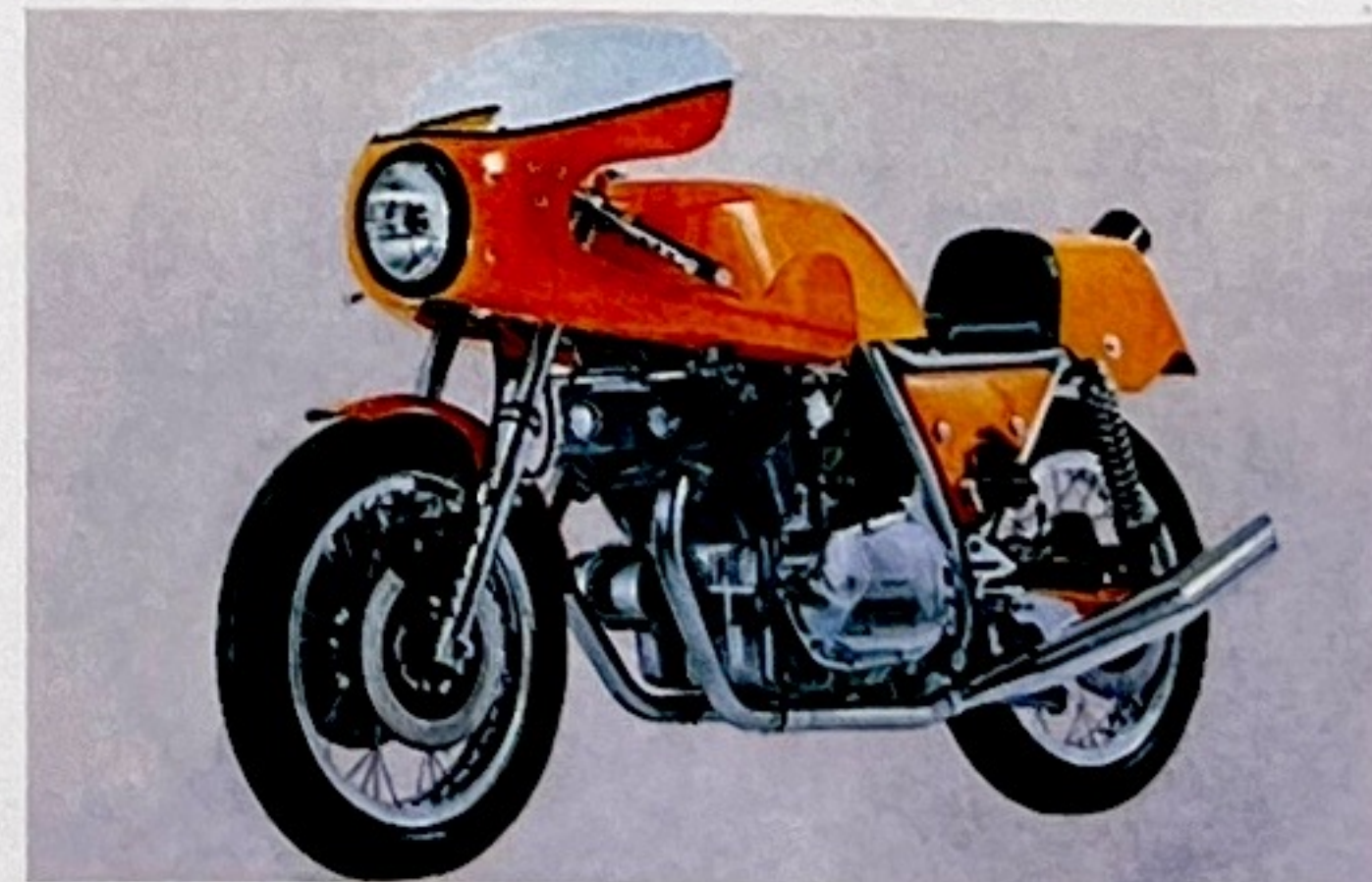
Meilensteine der Modellgeschichte



1969 Die Tourenversion Laverda 750 GT basierte auf der 650er, die Bohrung war fünf Millimeter größer



1969 In der Sportvariante brachte es die Laverda 750 S auf acht PS mehr als die GT. Als Erste kam sie auch in den USA auf den Markt



1974 Die 750 SFC – hier der Prototyp der zweiten Serie – war im Sport wie im Verkauf eine erfolgreiche Ikone

von SFCs gewonnen, und beim Bol d'Or erreichten sie einen zweiten Platz. In den folgenden Jahren blieb die SFC die Nuss, die es für die Konkurrenz zu knacken galt, und die war ausgesprochen hart. Doch die japanische Konkurrenz holte nach und nach auf. 1976, als die letzten SFC 750 produziert wurden, waren sie nicht mehr wirklich konkurrenzfähig.

Zweifelloos ist die SFC 750 der berühmteste Laverda-Twin, obwohl weniger als 600 Stück in drei verschiedenen Versionen produziert wurden. Spätere Weltmeister wie Marco Lucchinelli, Virginio Ferrari und Franco Uncini feierten auf ihr ihre Triumphe. Abgeleitet worden war sie von der 1970 vorgestellten 750 SF, der Nachfolgerin der 750 S. Das Kürzel SF wie „Super Freni“ stand für die neue Duplex-Trommelbremse, eine vergrößerte Version der 200er-Trommel. Doch die SF war in vielerlei Hinsicht besser als die S. Wie ihre Nachfolger SF1 (1972), SF2 (1974) und SF3 (1976) erwies sie sich als Bestseller – vor allem auch in den Beneluxländern, in denen Laverda Anfang der 70er-Jahre Marktführer war.

Die 1000er-Dreizylinder

Schon bald nach Produktionsbeginn der 750er-Serie arbeiteten die Entwickler an einem neuen, größeren Modell. Da sie keine Marktanteile an die Japaner verlieren wollten, sollte die neue 1000er dem Klassenprimus Honda CB 750 überlegen sein, leichter und ihr Motor nicht breiter. Und so entwarf man eine 1000er mit den Abmessungen einer 750er.

Mit knapp 90 Kilo wog der neue Dreizylinder fünf Kilo weniger als der CB-Motor und baute mit 54 auch zwei Zentimeter schmaler. Er hing in einem geschlossenen Doppelschleifenrahmen, der Radstand lag bei 1486 mm. 75 mm Bohrung und 74 mm Hub ergaben einen Hubraum von 981 cm³. Der Neigungswinkel der Zylinder von 20 Grad zur Senkrechten ermöglichte eine niedrigere Bauhöhe und kam auch der Kühlung zugute. Im Zylinderkopf rotierten zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen. Drei Dell'Orto-PHF-32-mm-Vergaser versorgten die dachförmigen Brennräume im Aluminiumzylinderkopf mit Frischluft. Verdichtet auf 9:1 ergab das stramme 80 PS. Eine elektronische Zündung war Standard, ebenso wie ein Elektrostarter und ein Fünfganggetriebe. Wie die Trommelbremsen auch umfassten diese Teile von der 750er. Laverda gab eine Höchstgeschwindigkeit von 216 km/h an. 1972 ging der CB-Beater schließlich in Produktion.

Schon mit der zweiten Version, der 1000/1 ab 1974, setzte Laverda auf Brembo-Scheibenbremsen an der Front. 1976 wurde die 1000/1 durch die 1000 3CL ersetzt. Wichtigste Neuerung waren die Aluminiumgussräder und eine Scheibenbremse am Hinterrad. Wie die 750er wurde auch die 1000er bald im Renn-

Flyer 1971 für die Laverda 750 SF mit einem Bild der 750 SFC vom Langstreckenrennen Bol d'Or



sport eingesetzt, und Laverda baute eine Reihe von 1000ern für den Einsatz bei Langstreckenrennen. 1974 belegte die Mannschaft mit ihrer 1000er-Werksrennmaschine beim 24-Stunden-Rennen in Barcelona den dritten Platz, 1976 holte sie die italienische Meisterschaft in ihrer Klasse, und 1978 sackte sie auch noch die schwedische Meisterschaft ein.

Ausgesprochen aktiv war der englische Laverda-Importeur Richard Slater. Er sponserte nicht nur viele Fahrer, sondern verstand sich auch aufs Tuning der 1000er. Eine von Slater getunte Laverda 1000 belegte 1979 die ersten beiden Plätze der englischen Superbike-Meisterschaft, der Avon-Championship-Rennserie. Die 1978 eingeführte Laverda 1000 Jota ging auf Slaters Initiative zurück. Durch schärfere Nockenwellen, größere Einlassventile und hochverdichtete Kolben lieferte sie deutlich mehr Leistung als die Standard-1000er.

1977 präsentierte Breganze die neue 1200 T, in einigen Ländern als Mirage bekannt. Abgesehen von einer Reihe von Harley-Twins war sie das Motorrad mit dem damals größten Hubraum. Erreicht wurden die 1116 cm³ durch eine Vergrößerung der Bohrung um fünf auf 80 Millimeter. Wie die 1000er gab es auch die 1200er in mehreren Versionen, 1979 kam die 1200 TS auf den Markt, dazu eine stimmungsvolle schwarz-goldene 30th Anniversario in einer Kleinauflage von nur 100 Stück.



1976 Laverda 1000-Dreizylinder, mit Aluminiumgussrädern und Scheibenbremse auch hinten



1979 Laverda 1000 Jota mit rahmenfester Halbverkleidung und höherer Motorleistung



1978 Laverda 1000 V6 beim Bol d'Or, im Rennen gefahren von Cereghini und Perugini



Um die Laverda LB1 125 zu pushen, veranstaltete Laverda 1985 sogar einen Markenpokal



Ein Motor, zwei Rahmen, fünf Modelle: So sah das Modellprogramm 1998 aus

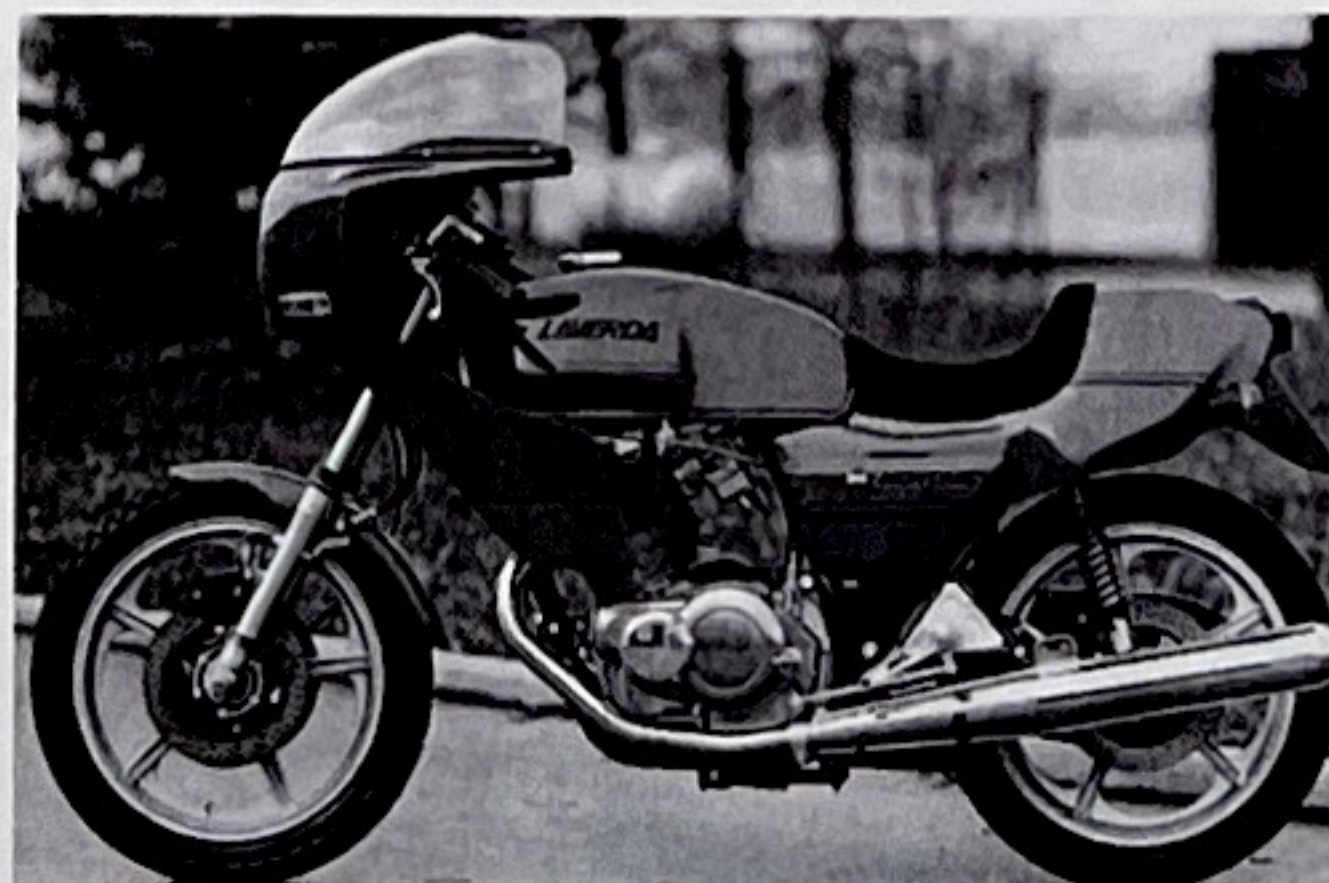


Die Laverda 1000 RGS Executive 1984 als Gran Turismo mit zusätzlichen Windabweisern und integrierten Tourenkoffern

Meilensteine der Modellgeschichte



1978 Laverda-Husqvarna 250: die größere der beiden Enduros, entstanden in Zusammenarbeit mit Husqvarna



1979 Die Laverda 500 Montjuic war ein Mittelklassemotorrad mit Vier-ventil-dohc-Twin und um die 50 PS



1979 Laverda 1200 TS: um je fünf Millimeter aufgebohrte 1000er, komplett mit Cockpit-verkleidung und Tieferlegung

Ein großer Schritt nach vorn in der Entwicklung des Dreizylinders war 1981 die neue Generation der 120-Grad-Dreizylinder-Laverda, von denen die Jotas als Erste an den Start gingen. Hierbei war der etwas raue Lauf der 180-Grad-Versionen, die neue Kurbelwelle sorgte dafür, dass der Motor nun deutlich ruhiger lief. Die RGS (Real Grand Sport) 1000 war auch die erste Laverda mit einer ausgeklügelten Aerodynamik. Ihr Tankdeckel saß oben dem Scheinwerfer in der Verkleidung. Wie das Fünfgang-Getriebe und der Primärtrieb war auch der Zylinderkopf überarbeitet worden. Der Motorblock hing nun in Gummi, was die neue Maschine praktisch vibrationsfrei machte, und die neue hydraulische Betätigung sollte die für ihre Schwergängigkeit brüchige Kupplung ebenso verträglicher machen wie die nun über Exzenter einstellbaren Fußrasten die Ergonomie. Die RGS gab es in diversen Versionen: Besonders gut ausgestattet war die RGS 1000 Executive, daneben hatte die Kundschaft die Wahl zwischen der schlichten RGA und der sportlichen RGS Corsa Schwarz. Auch eine RGA 1000 Jota gab es speziell für den englischen Markt.

Die Mittelklasse bediente Laverda ab 1977 mit der neuen 500er. Der Twin sah aus wie eine verkleinerte 1000er, verfügte über ein Sechsganggetriebe und vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen und einen zentralen Primärtrieb über Kette. Verdichtet war der Kurzhuber auf 10:1. Mit 44 PS Leistung und 170 Kilo Gewicht erreichte die Maschine einen Topspeed von 180 km/h. Ganz in der Tradition von Laverda war auch in einer Rennversion erhältlich, der 52 PS starken und 140 Kilo leichten Formula 500, die in Italien eine eigene, sehr schnell populäre Rennklasse bekam. Eine etwas zahmere Version der 500er war die Montjuic, die hauptsächlich nach England exportiert wurde.

Nach einer Gesetzesänderung wurden für Motorräder über 500 cm³ in Italien statt 18 plötzlich 35 Prozent Steuer fällig, was die 500er-Klasse quasi abwürgte. Und weil die parallel angebotene 350er-Version im Vergleich zu ihren direkten Konkurrenten teuer war, blieb der Erfolg aus. 1985 sollte dieser Motor dann einer stark modifizierten Version noch einmal in der 600er-Enduro OR Atlas zum Einsatz kommen.

Erfolgreicher waren eine Reihe von 125-cm³- und 250-cm³-Zweitaktmodellen aus den 70er- und 80er-Jahren, etwa die 250er-Enduro Chott aus dem Jahr 1974. Mit ihrem Zweitakt-Single-Zylinder, quadratischem Bohrung-/Hub-Verhältnis und elektronischer Doppelzündung wog sie dank Kurbelgehäuse und vorderer Pleuellensnabe aus Magnesium nur 108 Kilo. Je nach den Anforderungen der Strecke konnte ihr Lenkkopfwinkel in drei Positionen eingestellt werden. Es war die Zeit, in der Motocross- und Enduro-Motorräder zunehmend populärer wurden. Laverda reagierte

darauf mit einer Partnerschaft mit Husqvarna, standen die Schweden damals doch an der Spitze des Offroad-Sports. Und tatsächlich erzielte die aus dieser Zusammenarbeit entstandene 125 HW – bald ergänzt durch die 250 HW – schnell beeindruckende Ergebnisse.

Als LZ baute Breganze auch erfolgreich 125er mit wassergekühlten Zündapp-Motoren, die als LZ (Laverda-Zündapp) in vielen verschiedenen Versionen mehr als 24 000 Mal an den Mann gebracht werden konnten. Den 125er-Zweitaktmotor der folgenden Modellreihe LB (Laverda Breganze) hatte man wieder selbst entwickelt, nur die Komponenten für die Wasserkühlung stammten noch aus Deutschland. Die LB Uno 125 schließlich wurde wieder zu hundert Prozent inklusive aller Komponenten bei Laverda gefertigt, und in guter Laverda-Tradition etablierte man um das sportlichste Modell, die LB1 125 Sport, bald eine Formel-Rennklasse.

Die V6-Offensive

1977 stellte Laverda auf der Mailänder Messe den Prototyp einer 1000er-V6-Maschine vor. Ihr Trockensumpfmotor mit 996 cm³ und einem Bohrung-/Hub-Verhältnis von 65 x 50 mm, zwei obenliegenden Nockenwellen, vier Ventilen pro Zylinder und Fünfganggetriebe war von Vittorio Alfieri gezeichnet worden, der durch seine V6- und V8-Konstruktionen für Maserati bekannt geworden war. Der Motor, der wegen des Längseinbaus über einen Kardantrieb verfügte, sollte als Basis einer neuen Motorengeneration bis 1250 cm³ dienen. Die Entwicklungsarbeit hoffte man im Rennsport verwirklichen zu können, doch dazu sollte es nie kommen. Nur ein Mal startete die V6 in einem Rennen: beim Bol d'Or 1978 im französischen Le Castellet, wo man zwar eine gemessene Höchstgeschwindigkeit von 265 km/h erreichte, letztlich aber mit defektem Kardan ausfiel. Weil das Reglement ab 1979 den Einsatz von Motoren mit mehr als vier Zylindern verbot, wurde auf eine Weiterentwicklung verzichtet.

Von nun an konzentrierte sich Laverda auf seine Dreizylinder, die 350er-/500er-Zweizylinder und die Zweitakter in den kleineren Klassen, doch der Absatz sank kontinuierlich weiter, und auch die RGS-Modellreihe konnte ihn nicht aufhalten. Anfang der 90er-Jahre schloss das alte Laverda-Werk in Breganze seine Pforten. Auch die Wiederbelebung durch die neue Moto Laverda (I.M.O.L.A. Moto Laverda S.p.A.) brachte mit Modellen wie der Ghost, der 668 und der 750 S keinen Erfolg. 2000 übernahm schließlich Aprilia die Marke und zeigte 2003 einen SFC-Prototyp mit Aprilia-V2-Motor. Mit dem Konkurs von Aprilia und der Übernahme durch Piaggio im Jahr 2004 – als man beschloss, Laverda nicht weiterzuführen – fiel der Vorhang für die traditionsreiche Marke dann für immer. □



1981 Laverda 1000 Jota. Das erste Modell nach der Umstellung von 180 auf 120 Grad Hubzapfenversatz



1981 Laverda 1000 RGS – Real Grand Sport. Motorblock in Gummi gelagert, hydraulische Kupplung



1995 Laverda 668 Ghost mit Reihen-zweizylinder. Die Optik macht klar: Wunschkunden sind Monster-Fahrer