

The Australian

In der ersten Hälfte der 70er-Jahre war die Laverda 750 SFC die Kulmination des Rennspirits aus Breganze und machte Orange vor allem im Langstreckensport zur gefürchteten Farbe. Der ultimative Laverda-Racer aber kam nicht aus dem Werk. Er wurde in Privatregie Down Under erschaffen – und lehrte die Big-Bike-Konkurrenz das Fürchten.

Text: Alan Cathcart; Übersetzung: Guido Kupper; Fotos: Kel Edge

Heute machen in Australiens Post-Classic-Rennklasse für luftgekühlte Vintage-Superbikes Suzukis, Hondas und Irving Vincent-V-Twins die Siege weitestgehend unter sich aus. Italienische Motorräder mischen dort kaum noch vorne mit. Das war nicht immer so. 2001 besiegte Ken Watson all die aufgebohrten Fours, Triumph-Triples und Ducati-Twins mit seiner Laverda 915 SFC ebenso wie diverse Zweitakter und sicherte sich so den Post-Classic-Championship-Titel. Aufgebaut und siegfähig gemacht hatte die Lav ihr Besitzer Chris Cutler zusammen mit dem ehemaligen GP-Seitenwagenfahrer Pete Campbell.

Den Anstoß für den Bau der siegreichen Italienerin hatte eine originale SFC geliefert – eine von nur zwei der ausschließlich mit Trommelbremsen ausgestatteten Erstserienmaschinen, die damals nach Australien importiert worden waren. Das Exemplar mit der Rahmennummer 11 085 war im November 1972 vom Händler Jim Eade in Sydney an den aufstrebenden Rennfahrer Vic Vassella verkauft worden, der seine Norton Commando durch schnelleres und exotischeres Material ersetzen wollte. Eade gab die Laverda an Vassella zum Händlerpreis ab – unter der Bedingung, dass im Renneinsatz der Name Jim Eade auf der Verkleidung prangte. Für eine Laverda für satte 2700 Bucks musste man sich damals, als eine Honda CB 750 für 1670 Dollar zu haben war, finanziell ganz schön zur Decke strecken. Prompt wurde Vassella im Unlimited-Open-Rennen wenige Wochen nach dem Kauf auf dem Oran Park Track hinter einer Suzuki TR 500 GP Zweiter – ein gutes Omen. Tatsächlich fuhr er in den drei Saisons in Folge in der Production-, F 750- und der Unlimited-Klasse durchweg Podiumsplätze und auch den ein oder anderen Sieg ein.

Danach aber wurde es zunehmend schwieriger, mit der immer zuverlässigeren Zweitakt-Konkurrenz und der neuen

Kawasaki Z 900 mitzuhalten. Und so stellte Vassella seine SFC 1975 ab und verkaufte sie schließlich an Chris Cutler, einen Neuseeländer, der heute in Kapstadt lebt.

„Damals bin ich mit der SFC viel auf der Straße unterwegs gewesen“, erinnert der sich heute, „nach 20 Jahren aber entschied ich 1995, dass es nun Zeit war, sie zu zerlegen und komplett zu restaurieren – im Renntrimm.“ Für das Australian-TT-Straßenrennen zu Ostern 1996 sollte zunächst der alte Besitzer Vic Vassella zurück in den Sattel. Als der aber absprang, bot sich stattdessen Ken Watson, ein erfahrener Straßenrennfahrer der 70er- und 80er-Jahre, als Fahrer an, der auf ähnlichen Strecken in Malaysia und anderswo viele Erfolge gefeiert hatte. „Ken wurde schließlich Zweiter in der Post-Classic-Klasse – mit den originalen SFC-Trommelbremsen, bei denen er den Hebel praktisch bis zum Lenker ziehen konnte“, erinnert sich Chris. „Das Motorrad aber war ihm noch zu seriennah, ‚wir müssen das Ding schneller machen‘, meinte er schon bald. Also stellten wir es auf Methanol um und bauten eine Ceriani-Bremse ein. Damit lief es besser – mit rund 65 PS am Hinterrad schaffte Ken nun auch Podiumsplätze. In Kurven aber war die Laverda wegen ihres flachen 62-Grad-Lenkkopfwinkels und der damit verbundenen Geometrie nicht agil genug. Ken, der eine recht aggressive Fahrweise pflegte, kam damit in den Kurven nicht wirklich gut zurecht. Ich wollte meine Laverda aber möglichst original lassen, und so beschlossen wir, einen Replika-Rahmen mit anderer Geometrie zu bauen.“

Chris beauftragte Pete Campbell mit dem Aufbau des neuen Motorrads. Der versah einen 750 SF-Rahmen mit Verstärkungen im SFC-Stil und stellte den Lenkkopfwinkel mittels exzentrischer Lager auf 66 Grad ein. Mithilfe von speziell gefertigten, aufgrund der Regularien optisch an die originalen Laverda-Teile angelehnten



ten Gabelbrücken erreichte er einen Nachlauf von 95 mm. Eine zeitgenössische Kastenschwinge ersetzte das Original, das dem zusätzlichen Drehmoment des neuen, von Ingenieur Chris Dowde aufgebauten Motors nicht standgehalten hatte und gebrochen war. Der Radstand verkürzte sich auf 1435 mm, 35 mm weniger als bei der originalen SFC.

Beim Aufbau des Motors konnte sich Dowde aus dem von Chris über die Jahre angesammelten Ersatzteilbestand bedienen. Aus ursprünglich 744 cm³ wurden zunächst 874 cm³, indem eine aufgeschweißte, wälzgelagerte Kurbelwelle aus der SF 750 von Brook Henry, einem Ducati-Spezialisten von Vee Two, verwendet wurde. Durch die Bearbeitung der Wangen in D-Form wurde sie leichter und mit Ducati-900 SS-Pleueln und modifizierten Suzuki SP370-Kolben kombiniert. Der Zylinderkopf wurde umfangreich überarbeitet und für Methanolbetrieb auf ein Verdichtungsverhältnis von 12,5:1 gebracht. Ergebnis waren 87 PS bei 7800/min. 40-mm-Dell'Orto-PHM-Vergaser wurden ohne Beschleunigerpumpen installiert und die Ventile – modifizierte Edelstahlventile aus Nissan-Pkw mit speziell gefertigten Doppelfedern – von 41,5 auf 47 mm am Einlass und von 35,5 auf 40 mm am Auslass vergrößert. „Den Zylinderkopf haben wir direkt mit dem aufgebohrten SF-Motorblock verschraubt, mit nur einem Kupferdichtring an der Laufbuchse“, erklärt Chris. „Auch der Block wurde direkt aufs Kurbelgehäuse geschraubt – in diesem Motor gab es nirgendwo Dichtungen.“

Der satte Leistungszuwachs ging in erster Linie aufs Konto der neuen, radikalen Nockenwelle, die Ivan Tighe Cams aus Queensland lieferte. Getrieben wurde sie über eine hochbelastbare Duplexkette,

Aluminiumzahnäder und den modifizierten Kettenspanner eines Jaguar V12. „Die Nockenwelle hatte nichts mehr mit einer SFC gemein, entwickelt wurde sie mithilfe eines Computerprogramms, das sehr ungewöhnliche Ventilsteuerzeiten generierte – damit aber ging die Lav wirklich ab wie vom Hafer gestochen.“

Für die Verarbeitung der Mehrleistung entwickelte Cutler ein Fünfganggetriebe, das Wellen aus den SF- und SFC-Modellen kombinierte – ergänzt durch speziell angefertigte Zahnäder, um die hohen Übersetzungen enger zu gestalten. Dazu passte die robuste, serienmäßige 13-Scheiben-Ölbادهkupplung, die für Langstreckenrennen ausgelegt war. Der ursprüngliche Primärtrieb mit Ölbاده-Triplexxkette allerdings erwies sich als problematisch, und ein als Ersatz eingebauter, ebenfalls im Öl laufender Riemenantrieb neigte zum Überhitzen.

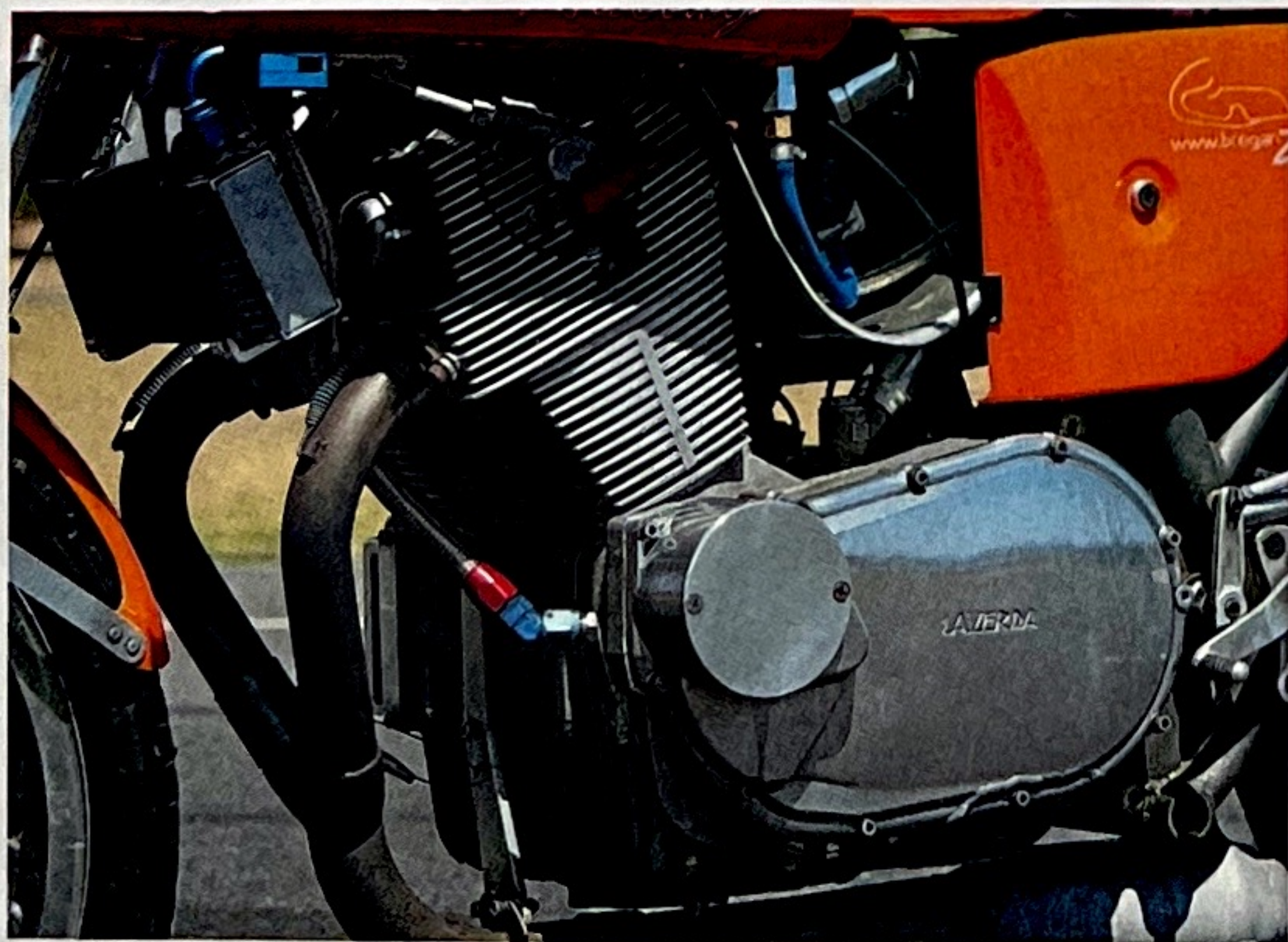
Die von Pete Campbell nach Speedway-Prinzipien gebaute 2-in-1-Auspuffanlage brachte 5 PS mehr als der originale 2-in-1-Rennauspuff von Laverda. Zusätzlich wurde eine riemengetriebene, batterieunabhängige Kröber-Zündung mit Einzelspule verbaut, denn die starken Paralleltwin-Vibrationen hatten die Batterien der ursprünglichen Dyna-CDI-Zündung regelmäßig kaputt geschüttelt.

„Von KTT Services ließ ich einen analogen Veglia-Drehzahlmesser bauen. Der Motor dreht sicher bis etwas über 7500/min, aber der Drehzahlmesser ist nicht korrekt kalibriert und der rote Bereich beginnt bei ihm bei 10 000/min. Die Ducati-Teams, die das sahen, rätselten: Kann eine Laverda wirklich so hoch drehen? Es war ein bisschen psychologische Kriegsführung“, schmunzelt Chris noch heute in Erinnerung an seine Finte.

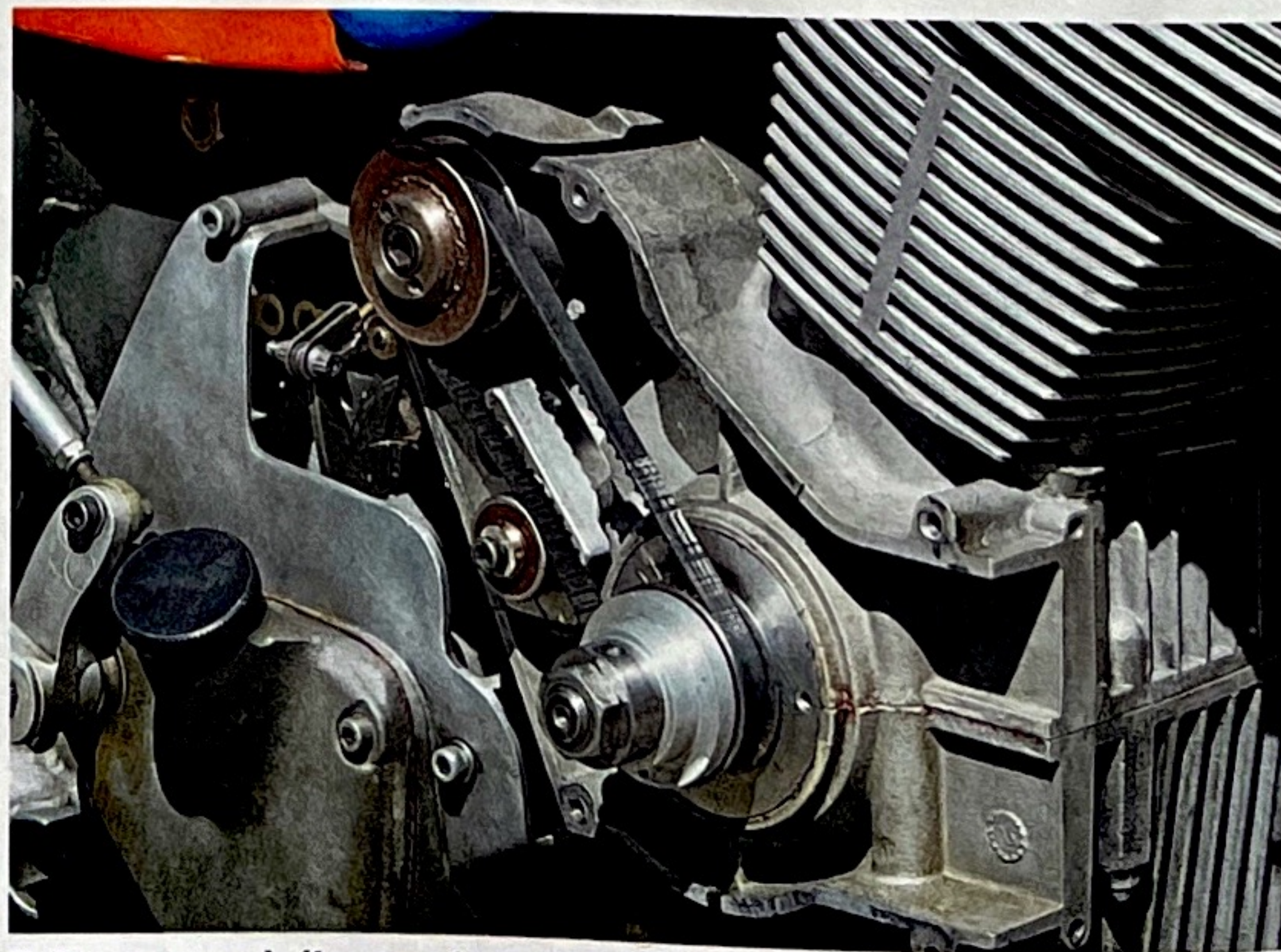
Um ein gutes Handling sicherzustellen, wandte sich Cutler an den Maxton-Chassis-Guru Ron Williams in Großbritannien, der ein Paar Koni-Aluminiumstoßdämpfer und ein neues Innenleben für die aus einer Ducati stammende 38-mm-Marzocchi-Gabel lieferte – abgestimmt auf Ken Watsons Gewicht und die neue Geometrie. Das Trockengewicht konnte inklusive Öl auf 167 kg gedrückt werden – allein durch den Verzicht auf E-Starter, LiMa und Batterie wurden über 20 Kilo gespart.

Als Bremsen setzte Campbell vorn auf zwei 280-mm-MV-Agusta-Gussscheiben von Scarab, hinten auf eine 230-mm-Kawasaki-Scheibe, als Sättel kamen AP-Lockheed-Teile zum Einsatz. Die Reglements wächter allerdings hielten die hintere Bremse nicht für zeittypisch, und da Watson sie ohnehin nie nutzte, steckte man stattdessen eine winzige 125-mm-Trommel von einem Honda-Trial-Bike ins Hinterrad.

Beim Debüt beim Australian TT in Bathurst an Ostern 2000 konnte die Laverda auf Anhieb mit den aufgebohrten T-Rex-Vierzylinder-Hondas mithalten, die bislang die Unlimited-Post-Classic-Klasse dominiert hatten. Hinter Greg Johnson und Rex Wolfenden belegte Watson dreimal den zweiten Platz. „In Bathurst fuhren wir mit Benzin, weil wir das Motorrad erst zwei Wochen zuvor fertiggestellt hatten und es noch einfahren wollten“, erzählt Cutler. „Wegen der hinteren Scheibenbremse fuhren wir zwar in der Forgotten-Era-Klasse von vor 1980 mit, aber trotz hubraumstärkerer und modernerer Motorräder wie Suzukis GSX 1100 und Hondas CB 1100 R wurde Ken insgesamt Zweiter. Auf der Conrod Straight war die Lav im ‚Einfahrmodus‘ 246 km/h schnell.“



Im ersten Ausbauschnitt wurde der Laverda-Motor auf 874, später dann auf 915 Kubikzentimeter Hubraum gebracht



E-Starter und die vor dem Motor sitzende Lichtmaschine flogen raus, eine riemengetriebene Kröber-Zündung wurde montiert

DATEN

Laverda 915 SFC

Motor: Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor mit 360-Grad-Kurbelwelle, luftgekühlt, quer eingebaut, zwei Ventile pro Brennraum, über eine obenliegende kettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel betätigt, zwei 40er-Dell'Orto-PHM-Vergaser, Verdichtung 12,5:1, Bohrung x Hub 87 x 77 mm, Hubraum 915 cm³, Leistung 90 PS bei 7800/min am Hinterrad

Kraftübertragung: Fünfganggetriebe mit Primärzahnriemen, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Kettenantrieb

Fahrwerk: Stahlrohrrahmen mit Motor als mittragendem Element, hydraulisch gedämpfte 38-mm-Marzocchi-Telegabel mit Maxton-Innereien vorn, Stahl-Kastenschwinge mit zwei von Maxton modifizierten Koni-Aluminium-Federbeinen hinten, Drahtspeichenräder, Reifen vorn 110/80-18, hinten 130/70-18, 280-mm-Doppelscheibenbremse vorn, 230-mm-Scheibenbremse hinten

Maße und Gewichte: Radstand 1435 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 95 mm, Gewichtsverteilung v/h 53/47 %, Trockengewicht 167 kg inkl. Öl, Tankinhalt k. A.

Höchstgeschwindigkeit: 246 km/h

Verstärkter SF-Rahmen, andere Geometrie, Kastenschwinge: Das Chassis der 915 erfuhr einige Änderungen

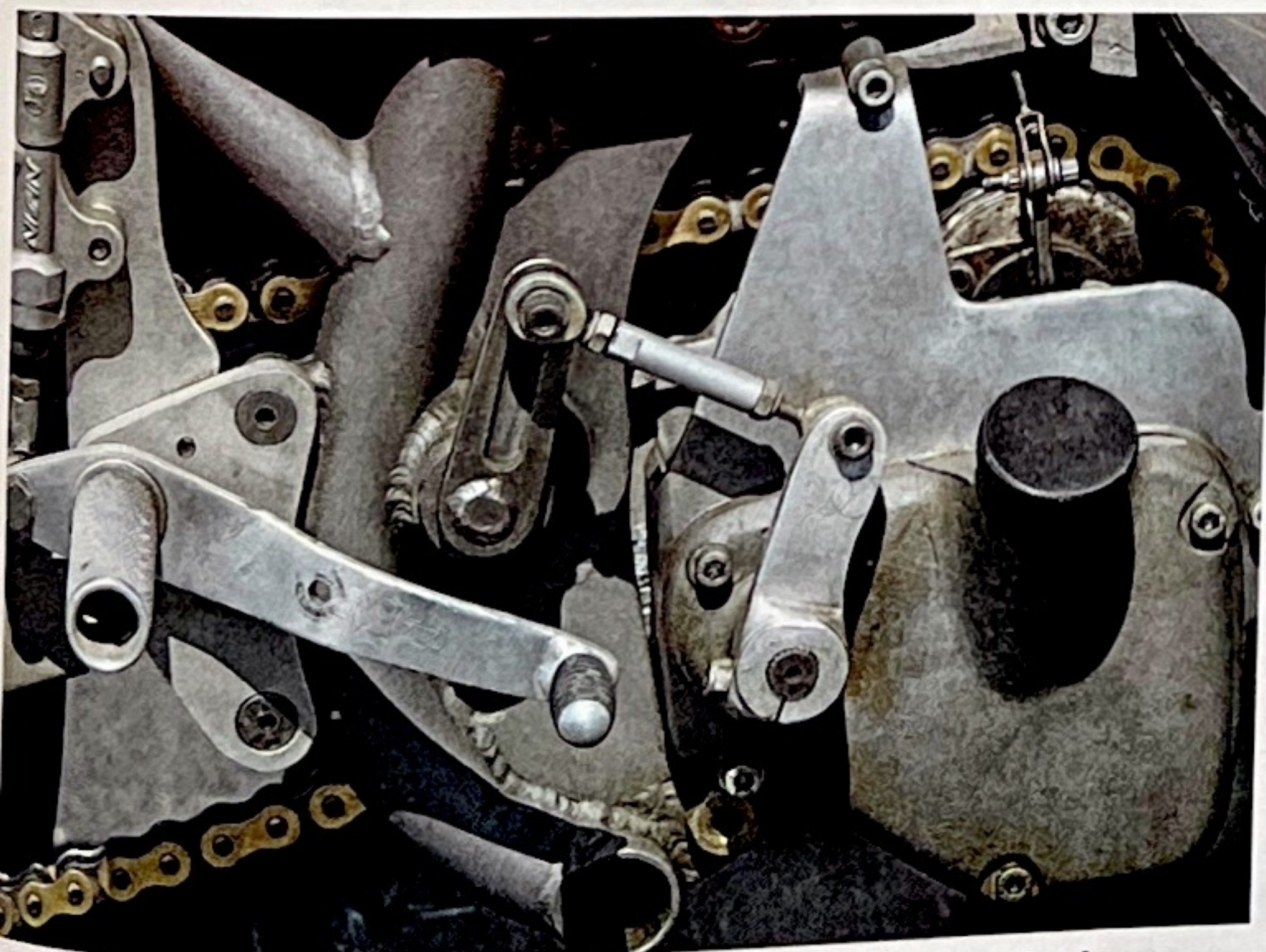


Mit 915 cm³ und 90 PS wurde die Laverda zum dominierenden Motorrad ihrer Klasse

Das Ding hatte ein sattes Drehmoment, das von 4000 bis 7000/min fast konstant war, ein richtiger Traktor.“

In Watsons Händen entwickelte sich die Laverda zum etablierten Spitzenreiter und gewann in den folgenden zwei Jahren zahlreiche Rennen, bevor sie beim Island Classic im Januar 2001 ein Ventil verlor. Daraufhin beschloss man, den Hubraum mithilfe von 87-mm-Wiseco-Kolben auf

915 cm³ zu bringen. Mit noch mal gesteigertem Drehmoment, einer Leistung von 90 PS und mit Methanol betrieben wurde die Laverda zur dominierenden Maschine ihrer Klasse – auch dank Watsons kompromisslosem Fahrstil, der ihm 2001 in Winton den Post-Classic-Titel einbrachte. Mit seiner Aussie-Italienerin hatte er die hubraumstärkeren Vierzylinder-Hondas, Dreizylinder-Triumphs und Zweizylinder-



Schalt- und Bremsbetätigung wurden gegenüber Serie getauscht. Gebremst wird nun rechts, geschaltet links



Die bei 10000/min markierte Redline des Veglia-Drehzahlmessers schaffte es immer wieder, die Konkurrenz zu irritieren

Ducs alle hinter sich gelassen. „Die Honda-Jungs hatten immer geglaubt, uns auf Phillip Island schlagen zu können“, erinnert sich Cutler. „Also brachten wir das Motorrad im Januar 2002 zum Island Classic, und Ken setzte alles daran, ihnen zu zeigen, dass Winton kein Zufall gewesen war. Tatsächlich waren wir in den ersten beiden Läufen immer noch schneller, trafen aber auf einen neuen Herausforderer: eine 500er-Zegers-Yamaha mit Dreizylinder-Zweitaktmotor, die das erste Rennen gewann, während Ken mit seiner SFC Zweiter wurde. Peter Guests neu aufgebaute 1003-cm³-Triumph Trident gewann den zweiten Lauf, wir wurden erneut Zweite. Im dritten Rennen aber erwischte es uns: Die Primärkette riss. Ken war sauer und weigerte sich, das Motorrad weiterzufahren, solange wir nicht 20 PS mehr mobilisieren könnten. Das aber war mit einem Motor, der schon 50 Prozent über der Serienleistung lag, nicht zu machen. Die Lav war speziell auf Ken zugeschnitten, und so beendeten wir schließlich das Projekt, statt einen neuen Fahrer zu suchen.“

Am Ende dieses Jahres ging die Laverda zusammen mit mehreren Ersatzteilladungen in den Besitz von Laverda-Enthusiast Steve Battison aus Canberra über. Battison hatte bereits ein halbes Dutzend verschiedene Laverda-Modelle besessen, seit ihm sein Vater die Leidenschaft für die Motorräder aus Breganze vererbt hatte. Cutler hingegen fuhr das ursprüngliche Ex-Vassella-Motorrad noch ein paar Jahre auf der Straße weiter, bis ihn seine Arbeit nach Sambia führte, und schließlich verkaufte er auch dieses Motorrad an Battison.

Auf dem kurvenreichen Broadford Circuit nördlich von Melbourne bekam

ich die Gelegenheit, gleich beide Laverdas zu fahren: zunächst die makellos restaurierte 1972er-Ex-Vassella-Maschine, dann aber endlich auch die wohl schnellste und leistungsstärkste SFC, die jemals gebaut worden war. Battison hatte den Riemen-Primärtrieb wieder montiert und eine kürzere Fiberglasabdeckung überm Alutank angebracht, was die Sitzposition kompakter machte. Trotz meiner Größe im Vergleich zu Ken konnte ich mich auf den beiden Geraden in Broadford gut hinter der Verkleidung wegducken. Der nach links versetzte Veglia-Drehzahlmesser zeigte zwar weiterhin die irreführende 10000er-Redline, tatsächlich lag das Drehzahllimit aber bei 8000/min. Die Maximalleistung von 90 PS lag bei 7800/min an. Ein toller Motor. Startete man ihn, entfaltete sich ein raues Knurren aus den Stahlkrümmern, das im Alu-Schalldämpfer unterm Motor nicht wirklich versandete. Damit klang die Laverda völlig anders als jede andere Maschine. Fast im Standgas ließ sie sich ohne große Kuppelungsunterstützung in Bewegung setzen. Dabei fühlte sich ihr Drehmoment eher moderat an, kontrollierbarer als bei den bärenstarken britischen Zweizylindern. Dank der leichten Kurbelwellen-Baugruppe drehte der Motor zwar mühelos hoch, doch die Drehzahlen bauten sich kontrollierter auf.

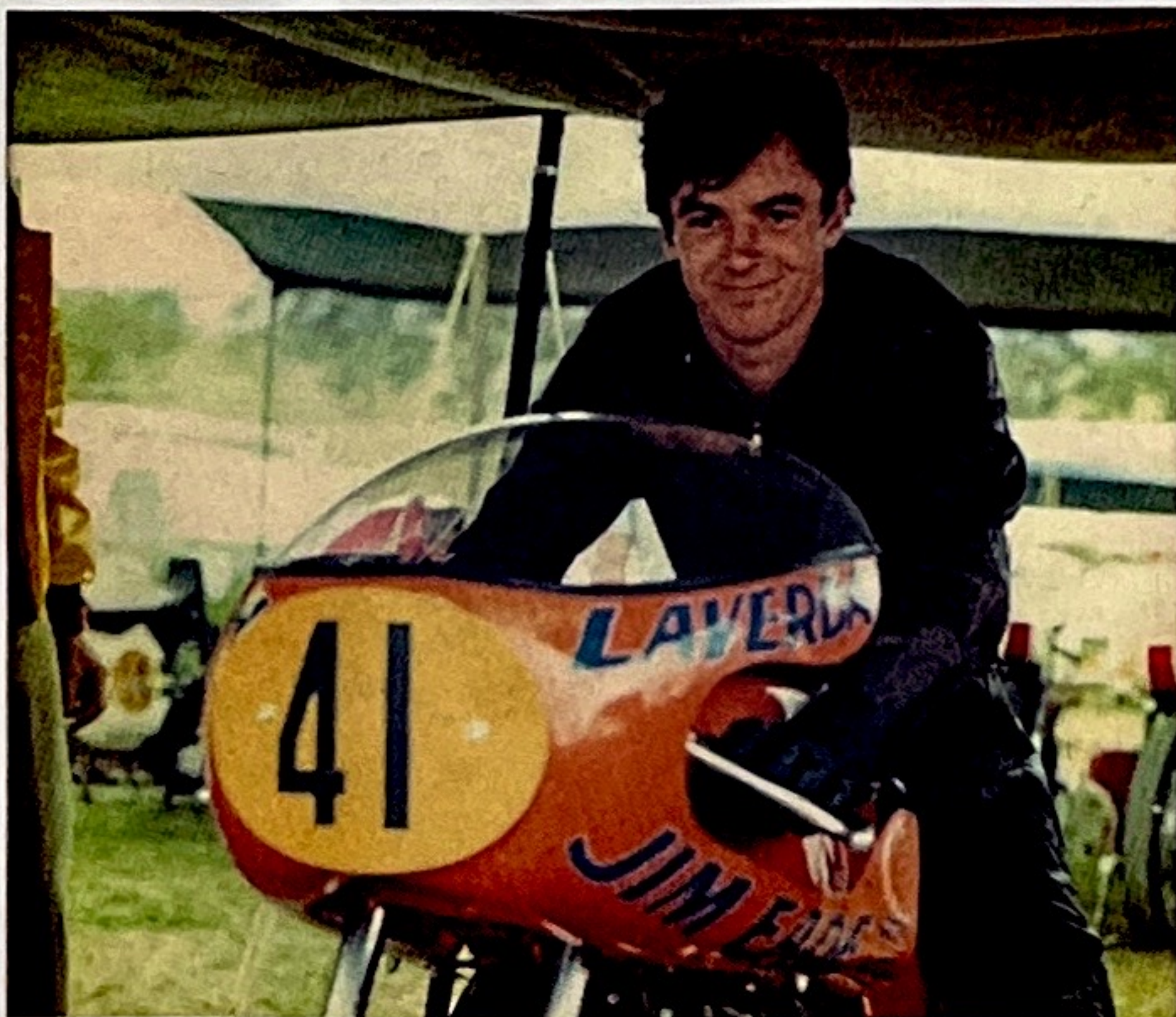
Die absolut gesehen noch moderate, flach verlaufende Drehmomentkurve forderte viel Schaltarbeit, besonders bei niedrigen Drehzahlen. Zwischen dem zweiten und dritten Gang klaffte eine überraschend große Lücke, die den Beschleunigungsfluss leicht ins Stocken brachte. Beindruckend war der nahezu vibrationsfreie Motorlauf. Im Gegensatz zur serienmäßigen Ex-Vassella-SFC, die bei höheren

Drehzahlen immer stärker vibrierte, blieb dieser 360-Grad-Twin bemerkenswert ruhig. Lediglich bei Maximaldrehzahl im vierten Gang – der für Broadfords kurze Geraden am besten passte – drängte sich ein leichtes Kribbeln in die Fußrasten.

Dank sauberer Abstimmung der 40er-Dell'Ortos beschleunigte der Twin ab etwa 3000/min kraftvoll, ab 5000/min stieg die Kraft noch mal spürbar an und war stark genug, um den vier Jahre alten Avon-AM23-Reifen hinten an seine Grenzen zu bringen. Leicht das Vorderrad hebend, schoss die Maschine gleich aus Broadfords erster Ecke heraus, während das Hinterrad um Traktion kämpfte – gut kontrollierbar, dabei ohne Highside-Gefahr und sehr eindrucksvoll!

Dank Cutlers überarbeiteter Geometrie agierte die Lav außergewöhnlich agil und stabil und mit guter Rückmeldung vom Vorderrad – eine tolle Kombi für harte Bremsmanöver und schnelle Schräglagenwechsel. Auch auf schwierigen Linien blieb sie stabil und ließ sich leicht korrigieren, ohne das Gas wegnehmen zu müssen. Insgesamt war sie deutlich wendiger, als ich das von größeren Ducati-V-Twins oder den schwereren Honda-Vierzylindern und Triumph-Dreizylindern kannte.

Bei einer Zwischeninspektion allerdings wurde deutlich, dass die Reifen – insbesondere der vordere – stark gefordert waren. Die Bremsleistung war nicht ganz auf dem Niveau meiner 1974er-Ducati-750 SS, obwohl auch die Lockheed-Bremssättel und 280-mm-Gussscheiben verbaut hat, was möglicherweise an der Wahl der Bremsbeläge lag. Schwer hatten es auf dem unebenen Asphalt von Broadford dagegen die von Maxton überarbeiteten Koni-Dämpfer, die in Sachen Bodenhaftung nicht so recht hinterherkamen.



Weil die Konkurrenz immer stärker wurde, verkaufte Rennfahrer Vassella seine Serien-Laverda 1975



Ken Watson 2000 beim Debüt der 915er-Laverda in Bathurst. Er hatte den Anstoß zum Bau der neuen Maschine gegeben



Dank überarbeiteter Geometrie ist die 915 SFC handlich und agil und gibt gute Rückmeldung

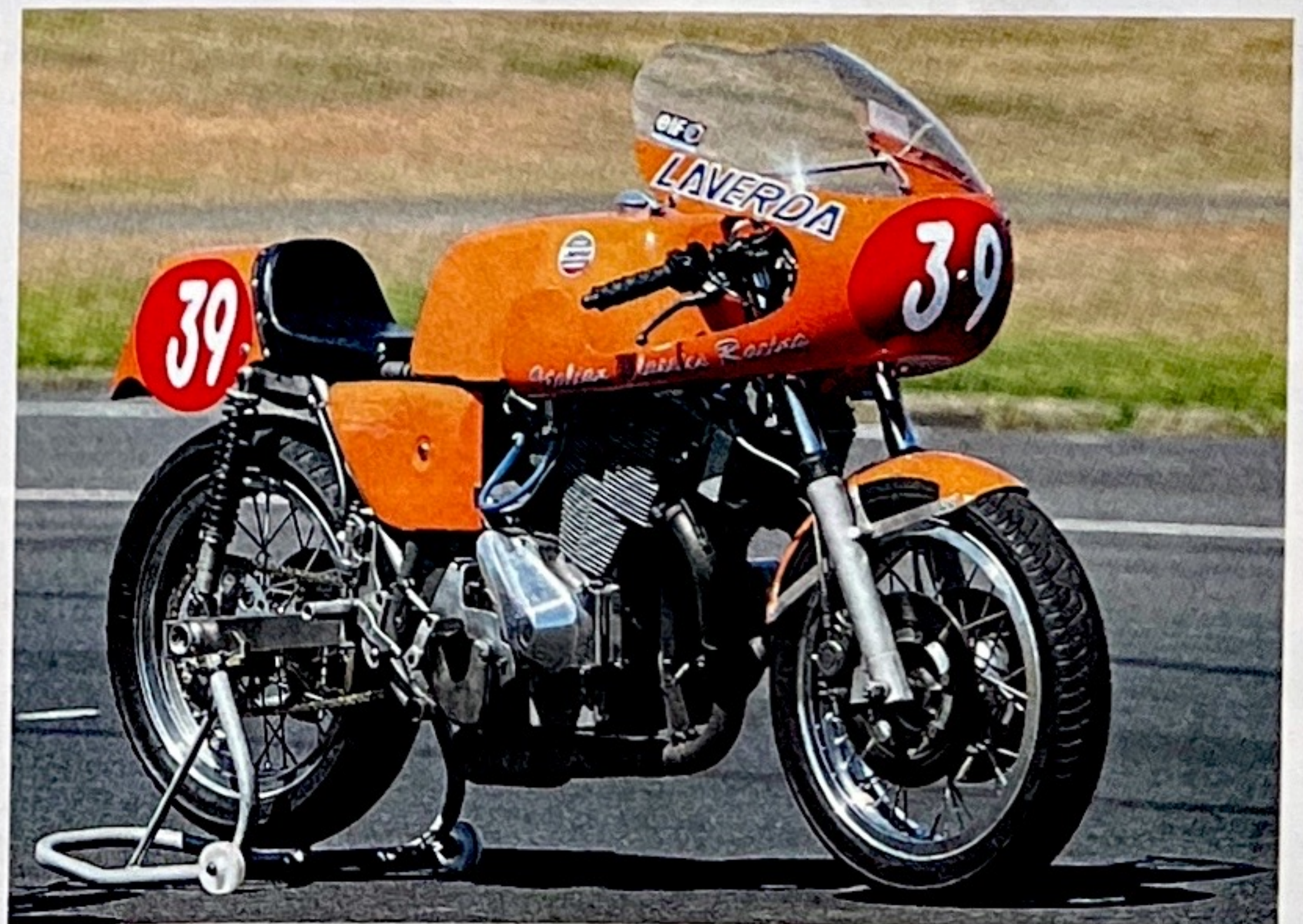
Langstrecken- ikone war die SFC schon immer, in Australien wurde sie zum Kurzstrecken- schreck

Nach insgesamt einem Jahrzehnt Rennabstinenz sollte die Laverda 915 SFC schließlich 2011 wieder auf die Rennstrecke zurückkehren. Beim Festival of Speed in Eastern Creek ließ Battison sie von Drmsby Middleton pilotieren, der das Motorrad nach einer Testveranstaltung und intensiver Vorbereitung auf die Pole Position und zu zwei von drei Gesamtsiegen führte. Einzig ein Fehlstart im dritten Ren-

nen verhinderte den Hattrick. Auch gegen stärkere Gegner wie die T-Rex-Hondas von Rex Wolfenden und die Ducs von Robert Young konnte sich die Laverda in der Post-Classic-Unlimited-Klasse durchsetzen. So wurde eine italienische Langstreckenikone mit der Hilfe australischer Ingenieurskunst auch auf der Kurzstrecke zu einer Macht, die die Konkurrenz noch immer das Fürchten lehrt. □



2001, Phillip Island: Chris Cutler (mit Brille) und Peter Campbell treffen in der Box letzte Vorbereitungen an der Laverda



20 Kilogramm leichter und 90 PS stark: Die Laverda sorgte auch bei etablierten Japanern für Angst und Schrecken