

## TEST & TECHNIK

Klassik: Laverda 750 SFC

# Uhrwerk Orange



## Gleichmäßig wie eine Uhr schlägt das 75 PS starke Herz von Hermann Schlüters Laverda 750 SFC.

Von Michael Schiffer; Fotos: Stefan Wolf

**H**immelhochmal: Kann der nicht mal mit was Anderem in die Kaserne kommen als mit seiner verdammten Laverda?" Rekrut Hermann Schlüter zieht sich verzweifelt das Kissen über den Kopf. Aber nichts hilft. Der tiefe Schlag des großen Zweizylinders dringt beinahe ungedämpft durch Wand, Kissen und Trommelfell. Die Laverda 750 SF, mit der sein Bundeswehr-Kamerad

jeden Morgen pünktlich um sechs zum Dienst erscheint, weckt zuverlässiger als jeder Unteroffizier.

Das war 1973. Doch dieses elementare Erlebnis zwischen Tau und Tag hat bei Hermann Schlüter noch fast zwei Jahrzehnte später anhaltende Folgen hinterlassen. Allerdings andere Folgen, als nach diesem Erlebnis zu erwarten wäre: Er lächelt zufrieden, als direkt neben ihm



Der 744-cm<sup>3</sup>-Gleichläufer erzeugt auch bei hohen Drehzahlen erstaunlich geringe Vibrationen

Ein ganz seltener Vogel: Von 1971 bis 1976 wurden nur 21 SFC nach Deutschland importiert

Schnelle Schale, starkes Herz: Macht sich der Fahrer klein, sind 220 km/h Spitze drin



**Bühne  
Frei**

## Klassik: Laverda 750 SFC

eine orangefarbene Laverda gleichmäßig wie ein Uhrwerk 900 Leerlauf-Zündungen pro Minute in die kalte, bayrische Mittagsluft feuert: Es ist seine eigene zweizylinderige Laverda 750 SFC.

„Na gut, die Weckerei hätt' vielleicht damals nicht sein müssen. Aber die italie-

nische Technik hat mich schon unheimlich gereizt. Außerdem müssen Laverda so klingen“, erklärt er seine überraschende Begeisterung für die Schönheit aus Breganze. Doch sein damals schon gehegter Traum, eines Tages eine der wenigen in Deutschland existierenden Sport-Laverda zu besitzen, ging erst vor einem Jahr in Erfüllung, als er diese Laverda 750 SFC nach einer Suchanzeige im MOTORRAD – wo sonst? – in zerlegtem und teilrestauriertem Zustand kaufen und neu aufbauen konnte.

Hermann Schlüter war nicht der Erste, dem eine Laverda schlaflose Nächte bereite. Der italienische Laverda-Zweizylinder-Gleichläufer mit oberliegender Nockenwelle und Elektrostarter hatte mit damals noch 650 cm<sup>3</sup> Hubraum bereits 1966 die Hersteller der britischen 650er Zweizylinder Triumph T 120, Norton 650 Sport oder BSA 650 SS auf der Londoner Earls Court Show aus dem technischen Tiefschlaf gerissen.

1968 wurde die Laverda 650 GT durch eine von 75 auf 80 Millimeter vergrößerte Bohrung zur 750 GT. Dann folgte 1969 die 750 S – für „Sportivo“. Die englischen, 30 Millimeter großen Amal Concentric-Vergaser wichen gleich großen Dellorto VHB-Vergasern mit Rechteckschieber. Eine schärfere Nockenwelle und ein Interferenzrohr zwischen den Krümmern sollten in der „Sportivo“-Version für statliche 60 PS sorgen.

1971 dann wurde aus der 750 S die 750 SF. Das „F“ stand für „Freni“ und bedeutet „Bremsen“. Das deutet auf die von Laverda selbst hergestellte 230 Millimeter große Trommelbremsanlage hin, die die bisherigen, gleich großen Grimeca-Trommelbremsen ablöste. Im selben Jahr noch wurden einige 750 SF für Langstreckenrennen modifiziert. Sie waren an dem langgestreckten 23-Liter-Tank aus Aluminium, dem Einmannhocker und der Halbschalenverkleidung aus Glasfaser-Kunststoff zu erkennen. Auch der Motor wurde überarbeitet. Einlaß- und Auslaßventile waren jetzt 41,5 und 35,5 Millimeter groß. Die Serien-SF hatte Ventile mit 40 und 34 Millimetern Durchmesser. Die Brennräume der Zylinderköpfe bekamen Quetschkanten, und das Verdichtungsverhältnis stieg auf 19,5 : 1. Kurbelwelle, Pleuel und Kipphebel waren im Gegensatz zur 750 SF poliert, um die Bruchgefahr bei hohen Drehzahlen zu verringern.

Mit 36 Millimeter großen Dellorto PHF-Vergasern und einer Zwei-in-eins-Auspuffanlage mit Megaphon leisteten die Motoren dieser 750 SF-„Competition“-Version etwa 75 PS bei 7500/min. Das Fahrwerk blieb gegenüber den Serien-SF 750 zunächst unverändert.

Eine Werks-750 SF-C, so schrieb sie sich damals, fuhr bei einem 24-Stunden-Rennen in Oss in den Niederlanden auf den ersten Platz, und beim Bol d'Or in Frankreich und den 24 Horas in Barcelona/Spainien holten 750 SF-C jeweils den zweiten Platz nach Hause.

Die SFC, die anschließend ausgeliefert wurden, unterschieden sich in nur einem Punkt von den Werks-Rennmaschinen.

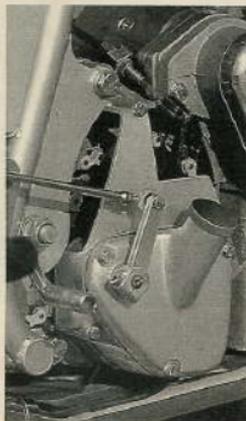
## DER BESITZER



Trotz Meniskus-Operation folgte Hermann Schlüter dem Ruf seiner SFC

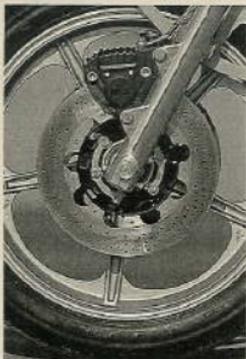
Hermann Schlüter, Jahrgang 1951, aus Neuburg an der Donau, liebt italienische Motorräder. Neben seiner Laverda 750 SFC stehen eine Königswellen-Ducati 750 SS, eine getunte Königswellen-Ducati 750 SS, eine getunte Königswellen-900 SS, eine neue Ducati 750 Sport, eine Ducati 750 Santamonica und eine 900er Ducati Hollywood-Replica mit 68 (!) Kilometern auf dem Tacho in seiner Garage. Für seine zweifache Leidenschaft hat der Gebietsleiter einer Präzisionswerkzeugfirma einst sogar andere Kult-Geräte aufgegeben: Seine Sammlung von acht Lanz-Bulldog-Akkerschleppern wurde verkauft.

Ihnen war statt des 23-Liter-Alu-Tanks ein 25 Liter fassender Kraftstoffbehälter aus glasfaserverstärktem Kunststoff auf die doppelten Oberzüge des Stahlrohrrahmens gelegt worden. Doch der Ruhm der privat eingesetzten 750 SFC, den sie sich vor allem in nationalen 750er- und Langstreckenrennen einführen, sollte nur wenige Jahre währen. Schon 1976 war es bereits wieder vorbei mit der zweizylinderigen Pracht.



Fünf Gänge, rechts geschaltet: viel Spaß beim Sortieren

Die Schlütersche SFC ist eine der ganz wenigen mit Gußfelgen



Bühne  
Frei

## Klassik: Laverda 750 SFC

„Von den 549 Exemplaren, die von 1971 bis 1976 die Werkshallen von Laverda verließen, wurden vielleicht 21 Stück in die Bundesrepublik importiert“, weiß der damals in Stuttgart ansässige Ex-Importeur Bühler noch heute zu berichten. Die Schlütersche 750 SFC muß ihrer Aus-

stattung nach sogar eine der allerletzten SFC-Laverda sein, die 1976 noch die Hallen in Breganze verließen. 1974 waren die Laverda-Trommelbremsen der 750 SFC gegen drei 280-Millimeter große, ungelochte Brembo-Bremsscheiben ausgetauscht worden. Die Borrani-Speichenräder wurden jedoch beibehalten, da sie leichter waren als die Aluminium-Gußräder der 750 SF.

In einer Kehraus-Aktion verbauten die Laverda-Techniker dann 1976 nach und nach alle SFC-Teile, die noch auf Lager waren. Es waren jedoch weniger Speichenräder vorrätig, als 750 SFC fertiggestellt werden konnten. Die allerletzten 750 SFC wurden daher mit den Gußrädern und gelochten Brembo-Scheibenbremsen ausgeliefert, die ursprünglich für die 750 SF 2 bestimmt waren. Und



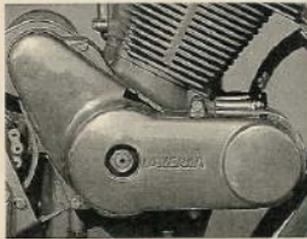
**Bühne  
Frei**



**Anstrengend:** Die Fahrerhaltung und das Handling der SFC geben sich nicht viel

**Demontierbar:** Lichtmaschine vor und Anlasser hinter den Zylindern

**Spartanisch:** Am Zündschloß findet sich der Anlasser-Knopf, und einen Tacho gibt's auch



solch ein seltenes Exemplar ist das von Herrmann Schlüter.

Seine Laverda 750 SFC läßt sich nicht anmerken, daß ihr ein hitziges Langstreckenrennen vielleicht lieber wäre als die Kälte des bayrischen Voralpenlandes. Im Gegenteil: Der Parallel-Twin nimmt, sobald er einmal rundläuft, schon ab 2000 Touren sauber und ohne sich zu verschlucken Gas an.

Die SFC bietet aber auch bei höheren Drehzahlen ein kräftiges Aha-Erlebnis: Die von Laverda versprochenen 75 PS zeren, trotz der montierten zulassungsfähigen Zwei-in-zwei-Auspuffanlage, die jeder SFC pro forma mitgeliefert wurde, die vollgetankt immerhin 212 Kilogramm schwere SFC oberhalb von 5000 Touren vehement vorwärts.

Mit Speichenrädern wäre die SFC noch vier Kilogramm leichter. Und wer Sprintrennen mit einer 750 SFC fahren wollte, konnte weitere 15 Kilogramm einsparen. Der Scheinwerfer, die Lichtmaschine vor den Zylinderfüßen und der Anlasser dahinter lassen sich mit wenigen Handgriffen demontieren. Die Zündenergie liefert dann für die Dauer eines Rennens die 20 Ampèrestunden starke Zwölf-Volt-Batterie.

Die über eine Triplex-Zahnkette von der Kurbelwelle angetriebene Kupplung der 750 SFC läßt sich für eine Laverda relativ leicht betätigen. Das rechts geschaltete Fünfganggetriebe – erster Gang unten – schaltet sich zwar etwas knochig, aber exakt und auf kurzen Wegen. Die Ceriani-Teleskoppabel mit 38-Millimeter-Standrohren arbeitet ganz ansprechend, und die Koni-Federbeine am Heck der Schlüterschen SFC, die die Original-Ceriani ersetzen, tun das ihre, um das Hinterrad am Boden und den Fahrer auf der Sitzfläche zu halten.

Doch die Sitzfläche des Höckers ist so kurz und die Tankhinterkante so nah, daß man beim Hinsetzen unwillkürlich die Luft anhaht. Niedrige Sitzfläche und hohe Fußrasten liegen zudem so eng beieinander, daß sich der Fahrer mit den Knien fast die Ohren zuhalten kann. Der solchermaßen auf dem Motorrad Eingerastete darf nun noch versuchen, über den Horizont des unendlich langen Benzintanks hinweg die schmalen Lenkerstummel zu ertasten. Und wer es dann noch schafft, damit während der Fahrt sinnvolle Lenkbewegungen in das störrische Fahrwerk einzuleiten, der hat wirklich alle Bewunderung verdient.

Diese Bewunderung gilt für Herrmann Schlüter sogar doppelt. Nur 14 Tage vor dem Foto-Termin war ihm noch der Meniskus aus dem rechten Knie entfernt worden, worauf MOTORRAD ihm anbot, einen anderen Fahrer für die Fahraufnahmen auf die SFC zu setzen. Doch als seine Laverda 750 SFC erst einmal im Leerlauf vor sich hinbollerte, zögerte der lädierte Besitzer keine Sekunde: Er biß die Zähne zusammen, stieg in die Lederkombi und fuhr selbst. Auch ein Kissen über den Ohren hätte ihn wohl nicht davon abhalten können, dem Ruf seiner Laverda zu folgen. □

## LAVERDA 750 SFC

### Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, Kurbelwelle vierfach kugelgelagert, Hubzapfen um 360 Grad versetzt, eine oberliegende Nockenwelle (mit Zwei-in-zwei-Auspuff C5-, mit Zwei-in-eins-Auspuff C6-Nockenwelle), über Duplex-Rollenkette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder (Einslaß Ø 41,5 mm, Auslaß Ø 35,5 mm), über Kipphebel betätigt, zwei Dellorto-Vergas器 PHF 36 mit Beschleunigerpumpe, mit Kunststofffrüchtern und Flammisieben, Hauptdüse mit Megaphon-Auspuff 180, mit Zwei-in-zwei-Auspuff 170, Leerlaufdüse 50, Düsenmaßeil K2, kontaktlose Bosch-Thyristorzündung, Bosch-Gleichstromlichtmaschine 150 Watt, über Kaitriemen angetrieben, Bosch-Elektrostarter, über Rollenkette und Freilauf auf die Kurbelwelle wirkend, Batterie 12 V/20 Ah, Primärtrieb über Triplex-Rollenkette, Seilzugbetätigte Mehrschelbenkupplung im Obad, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Rollen-kette, Endübersetzung 19 zu 40 Zähne.

**Bohrung x Hub** 80 x 74 mm

**Hubraum** 744 cm<sup>3</sup>

**Verdichtungsverhältnis** 10,6:1

**Nennleistung** 75 PS (55,5 kW) bei 7500/min

**Max. Drehmoment** n.a.

**Kolbengeschwindigkeit** 18,5 m/sek bei 7500/min

### Fahrwerk

Unten offener Rahmen aus rundem Stahlrohr mit doppelten Oberzügen, Motor mitragend, Ceriani-Telegabel vorn, Ø 38 mm, zwei Koni 75-10-Federbeine hinten (serienmäßig: Ceriani-Federbeine), Laverda-Fünfspeichen-Gußräder (auch: Borrani-Drahtspeichenräder), vorn 2,15 x 18, hinten 2,15 x 18, Bereifung vorn Metzeler ME 33 100/90 V 18, hinten ME 99 A 120/90 V 18 (Serie: Dunlop TT 100, vorn 4,10 H 18, hinten 4,10 H 18), Brembo-Doppelscheibenbremse vorn, Ø 280 mm, mit Scarab-Handbremszylinder, Brembo-Scheibenbremse hinten, Ø 280 mm.

### Maße und Gewichte

**Radstand** 1460 mm

**Lenkkopfwinkel** 61 Grad

**Nachlauf** 126 mm

**Tankinhalt/Reserve** 25/4 Liter

**Motorölinhalt** SAE 20 W 50/3 Liter

**Gewicht/vollgetankt** 212 kg

### Fahrleistungen

**0-100 km/h** 4,5 sek

**Höchstgeschwindigkeit** 220 km/h

### Preis

1976 9500 Mark

1992 zirka 25 000 Mark

### Gebaute Stückzahl

549

Nach Deutschland importiert zirka 21

### Hersteller

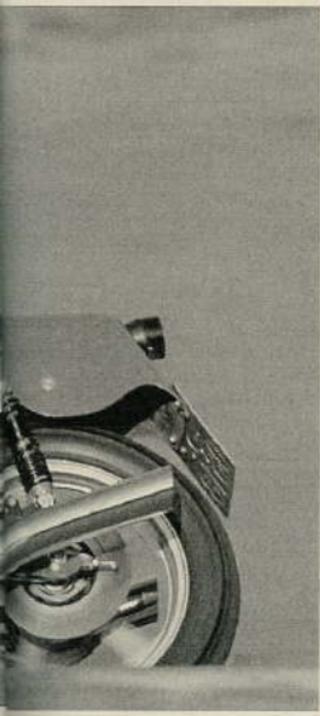
Moto Laverda S.p.A.  
Via Venezia 30, I-36042 Breganze/Italien

### Importeur

1969-1976 Firma Edmund Bühler  
Bismarckstraße 53/1, 7000 Stuttgart

### Laverda-Importeur heute

Moto Witt GmbH,  
Industriestraße 53a, 5047 Wesseling-Berzdorf



Dominant: Das Ansaugröhren der 36er Dellorto ist ein Ohrenschmaus

