

EGLI-Laverda SFC 750

Italienisches Triebwerk gibt Schweizer Rahmenlehre Grund zur Rasananz.

Zeitzeugen



Der Schweizer Präzisionsfanatiker Fritz Walter Egli entwickelte in den späten 1960er Jahren auf Basis einer schütterten Vincent Black Shadow sein Prinzip des Einrohr-Rahmens aus vernickeltem Präzisionsstahl, weil er es leid war, mit zwar relativ kräftigen Renntriebwerken aber auf unhaltbaren Fahrwerken die berüchtigten Bergrennen auszureiten.

Der gelernte Feinmechaniker Egli zeichnete sich schon damals auch dadurch aus, dass er immer hungrig auf der Suche nach technischen Innovationen war. Ein weiteres Indiz des erfinderartigen Talents des mittlerweile 70-jährigen stellt die immer präsente, fast klobig wirkende Allianz zum vorderen Rad dar, die patentierte EGLI-Telegabel mit zwei zusätzlichen Verbindungsachsen, verantwortlich im Sinne allzeit bereiter Stabilität. Der Schriftzug in erhabenen Buchstaben auf den Standrohren beweist erhaben ihre Urheberschaft. Genau solch eine heilige Allianz ging diese EGLI-Laverda italienischen Geblüts anstelle der ursprünglich vorhandenen Marzocchi-Gabel ein.





Nur eine von elf in dieser Art gebauten schweizerisch geprägten Laverdas, die Anfang der 1970er Jahre ihre Hoch-Zeit in europäischen Rennen fand. Philippe Coulon aus dem Bereich der französischsprachigen Schweiz herrschte als Schweizer Meister und Teilnehmer der 500er GP-Szene in dieser Zeit auch mit diesen seltenen Maschinen, von denen nur etwa 400 Stück gebaut wurden. Ausgestattet als Sondermodell mit der Bezeichnung SFC brachte Laverda mit speziellen Motorteilen wie erleichterten Kurbelwellen und speziellen SFC-Zylinderköpfen Ruhm und Ehr ihren Reitern. Sogar Egli selbst bestritt einige seiner erfolgreichen Langstreckenrennen um den begehrten Europa-Pokal mit diesen hochblütigen italienischen Rennern.

Anstelle der typischen feuerroten Lackierung der Schweizer Egli-Kräder fanden die SFC-Typen im knalligen Orange ihre Verbreitung. Ansonsten fungierten hochwertigste Rennkomponenten wie Bremsanlagen von AP Lockheed an den Zwei-Zylinder-Maschinen. Neueste Reifen-Technik von Pirelli in Form der Sport Demon-Ausführung entspricht dem technologischen Fortschrittsgedanken des rührigen Schweizers an den wertvollen Hochschulterfelgen von Akront. So schwergewichtig diese fahrwerksseitigen Ingredienzien auftreten, so leichtbauartig widmet man sich im Hause Egli dem weiteren Körperbau. Aus Aluminium der Tank, wie sie die Mannen bereits in den rennaktiven Zeiten entwickelten, dazu der ewig bekannte Zentralrohrrahmen ihres Erfinders, fahrwerksseitig unterstützt von Koni-Federbeinen mit dreifach verstellbarer Zugstufe.



Grundbau

Dem gezielten Motor-Tuning gehört bis zum heutigen Tage die zweite Leidenschaft des Schweizers aus Bettwill. Deshalb finden sich unter dem steifen Zentral-Rohrrahmen auch immer wahre Prachtpakete von Triebwerken ein! In diesem Falle agiert die rare italienische Schönheit mit dem 750ccm-Zweizylinder Triebwerk, das mit 70 PS bei 7500 U/min und einem Leichtgewicht von knapp über 200 kg fahrfertig immer noch Tränen in die Augen ihres Besitzers treiben kann. Nachdem ihr jetziger Besitzer, dem Iserlohner Michael Glover, Anfang 2002 die Maschine zum Kauf angeboten wurde, ließ dessen Kaufentscheidung nicht lange auf sich warten.

Ende der 1980er Jahre hatte der damalige Stuttgarter Laverda-Händler dieses Exemplar aus Frankreich beziehen können. Nachdem ihr erster Käufer in Deutschland viele Jahre in Freuden mit der seltenen Laverda verbringen durfte, suchte seine Witwe nach dessen Tod wissende und wahrhaft gute Hände für die rare Schönheit. Michael erlangte dadurch den Status, eine von noch zwei in Deutschland existierenden Egli-Laverdas zu besitzen. Damit gilt die These, dass sich der Wert solch einer Maschine aus der in den Raum gerufenen Zahl bestimmt.



Wer da wirklich begierig ist, willigt wohl auf nahezu jede genannte Summe eine. Heutige Zeitgenossen lassen sich solch eine Rarität also so einiges kosten. Der Iserlohner gibt den Wert dieser Kostbarkeit mit ungefähr 38.000 Euro an. Einfach nur, um einen Anhaltspunkt zu geben. Zumindest die fortschreitende Zeit wird ihm da immer mehr eine Unabhängigkeit von jeglichen Haltbarkeitsdaten beschern. Und damit den Wert der Laverda kontinuierlich steigern.





Technische Daten EGLI® - LAVERDA

Typ: EVL

Fahrwerk:

Zentralrohrrahmen, Rahmen und Schwinge vernickelt

- EGLI®-Racing-Gabel Ø 35 mm, Federweg 135 mm

- KONI Stereofederbeine, Zugstufe 3-fach verstellbar, Federweg 110 mm, Radstand 1490mm

Bremsanlage:

- Vorne: AP LOCKHEED 2 Kolben Bremszangen mit Brembo Brems Scheiben Ø 280 mm
- Hinten: AP LOCKHEED 2 Kolben Bremszange mit Brembo Brems Scheibe Ø 280 mm

Räder + Reifen:

AKRONT Hochschulterfelgen

- Vorne: 2,15“ x 18” mit Pirelli 100/90 -18 V SPORT DEMON
- Hinten: 2,15“ x 18” mit Pirelli 120/90 -18 V SPORT DEMON

Motor:

Basis LAVERDA 750 Bohrung x Hub: 80,0 x74 mm, 10,5:1
Kurbelwelle SFC erleichtert, Pleuel poliert, Zylinderkopf SFC E (1976),
Einlassventil Ø 41,5, Auslassventil Ø 35,5, Nockenwelle Typ C6
DMC Kennfeldzündung, DYNA Zündspule, ca. 70 PS/ 7500U/min

Auspuffanlage:

2in1 LAVERDA SFC

Vergaser:

Dell'Orto PHF 36

Karosserie:

EGLI® - Alu Tank Typ EVL, Alu - Höckersitzbank, EGLI® -Verkleidung

Instrumente:

Kröber Drehzahlmesser, SMITH Tacho

Leergewicht: 210 kg

Wert: 38.000 €

Es handelt sich um eine von ca. 11 originalen EGLI LAVERDAS!
