



LAVERDA

Land-

Macho, Macho – die bulligen Viertaktboliden aus der Landmaschinenfabrik im italienischen Breganze galten stets als geeignete Untersätze für den sportlich angehauchten „Hard-Core-Biker“. Doch auch Laverda hat mal klein angefangen...

„Man lebt nur zweimal“ hieß es seinerzeit bei Leinwandheld James Bond. Für die Traditionsmarke Laverda scheint dieser Spruch ebenfalls zu passen. Die auf der IFMA 1994 in Köln vorgestellten 650er-Twins geben jedenfalls zu schönsten Hoffnungen Anlaß. Die Laverda-Maschinen der klassischen Periode sind sicherlich nicht so perfekt wie die neuen Bikes, doch an Charakter mangelt es ihnen wahrlich nicht.

Dabei fing der Familienbetrieb recht bescheiden an: Pietro Laverda gründete 1873 in dem oberitalienischen Marktflecken Breganze eine kleine Fabrik zur Herstellung von landwirtschaftlichem Gerät. Die beginnende Mechanisierung der Landwirtschaft ließ die Geschäfte florieren, Laverda entwickelte sich zum größten Arbeitgeber am Ort. Ein Enkel Pietros, Francesco Laverda, erkannte in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg den gigantischen Markt für preiswerte Transportmittel, die vom Joch des Fahrradpedals erlösen konnten.

Ein kleines Motorrad sollte es sein, und so entstand Ende 1948 ein ohv-Single mit 45 Millimeter Hub und 46 Millimeter Bohrung (74 cc_m), der drei PS bei 5200 U/min leistete. Dieses Triebwerk landete in einem starren Preßstahlrahmen. Das Vorderrad wurde von einer einfachen Preßstahl-Trapezgabel umfaßt. Eine einfache Ausstattung mit fußgeschaltetem Dreiganggetriebe ergänzte den Rest des Maschinchens, von dem ein halbes Dutzend Exemplare gefertigt wurden. Die 75er besaß bereits einen Kettenkasten aus Leichtmetallguß, weil einer der ersten Kunden, ein Priester, befürchtete, seine Soutane könne in die Kette geraten.



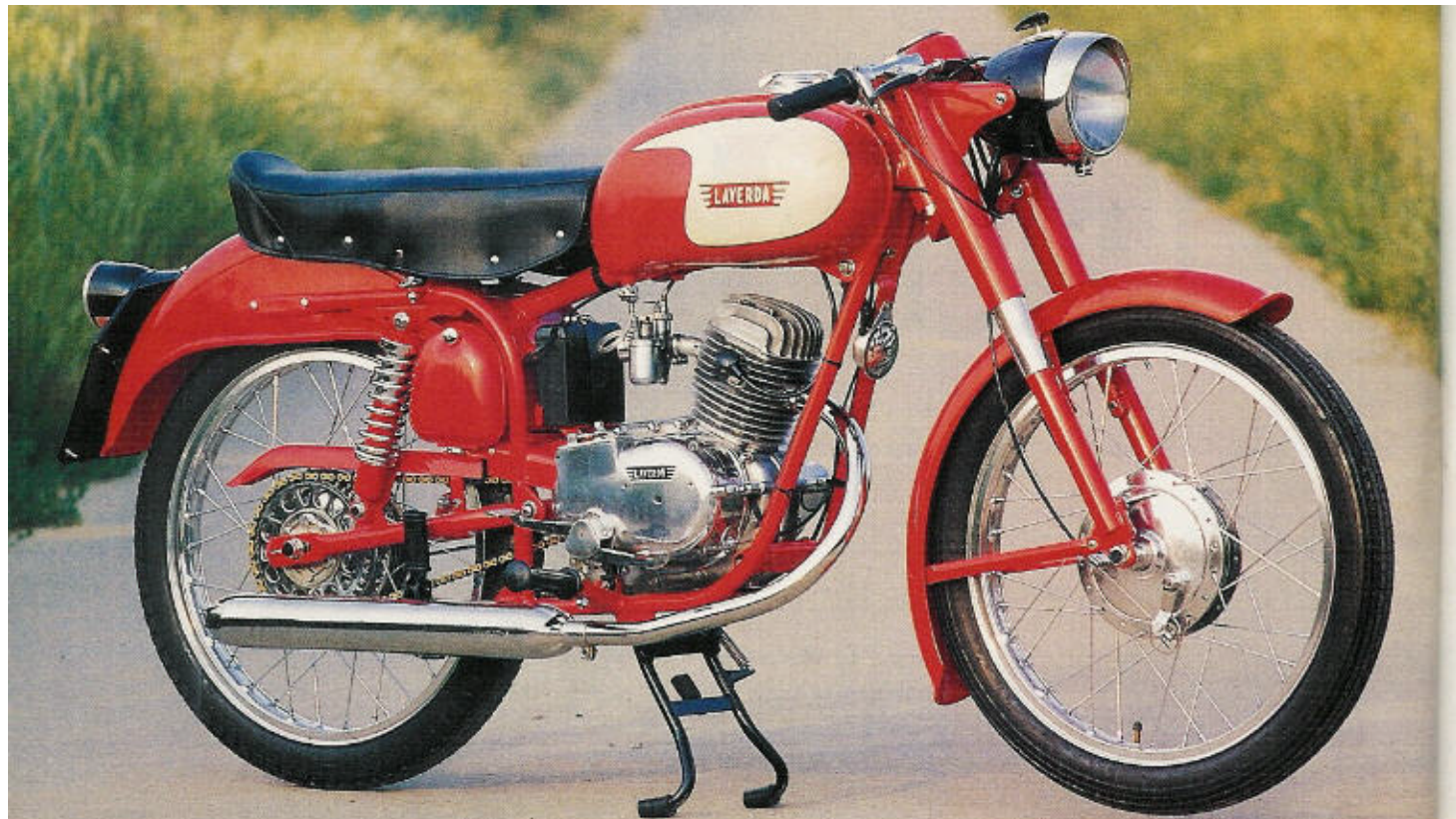
Teil I

Maschinen



So fing's an: 74 ccm, Preßstahlrahmen, fußgeschaltetes Dreiganggetriebe und der Soutanen-freundliche Kettenkasten.





Von der Laverda 100 Lusso-Sport hat es nur 200 Exemplare gegeben. Diese Maschine aus dem...



... Jahr 1958 war die letzte Hunderter, die seinerzeit aus dem Werk in Breganze rollte. Dieser...



... kleine Flitzer überzeugte bereits mit Hochschulterfelgen, vier Gängen und 7,5 PS.

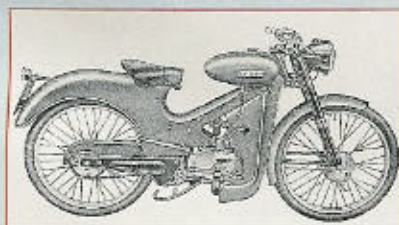
1950 begann die Motorrad-Serienproduktion. Ein neuer Schalenrahmen mit zentral gefederter Hinterradschwinge und ein schnittiger Tank werteten Straßenlage und Optik der 75er auf. Im nächsten Jahr gab es bereits eine Teleskopgabel und Reibungsdämpfer am Hinterrad für ein besseres Fahrverhalten, während Beinschilder den Wetterschutz optimierten. 1952 wandelte sich der Rahmen wiederum: Jetzt wurde ein sportlich wirkender Doppelrohrrahmen mit

Hinterradschwinge und zwei Federbeinen gebaut. In Verbindung mit Sitzbank, „Büffeltank“ und Stummellenkern sah die 75er Laverda Sport nun sehr schnittig aus. Die Leistung war beim Tourenmodell, der normalen Laverda 75, auf bescheidene 3,7 PS, beim Sportmodell auf 4,7 PS geklettert.

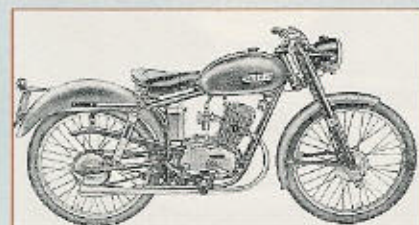
Auch im Sport begann der kleine Betrieb mitzumischen. Nach dem Ausfall der einzigen Laverda 1950 liefen ein Jahr später alle vier La-

verda bei der Fernfahrt Milano-Taranto in Wertung im Ziel ein. Langstreckenrennen wie Milano-Taranto, der Giro d'Italia oder die berühmte Mille Miglia waren bis Mitte der Fünfziger in Italien ausgesprochen populär. Diese Wettbewerbe befruchteten den Bau kleiner, sportlicher Serienmaschinen enorm, und die Hersteller konnten Siege werbewirksam in klingende Münze, sprich gesteigerten Absatz, umsetzen.

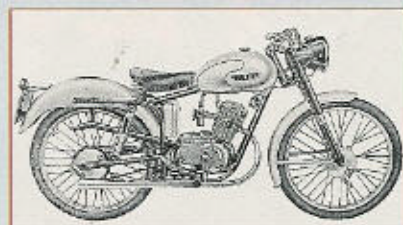
Laverdas 75-ccm-Modellreihe



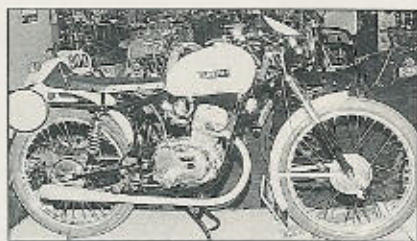
Das 75-ccm-Triebwerk fand in verschiedenen Versionen Asyl. Hier die Tipo Carenato.



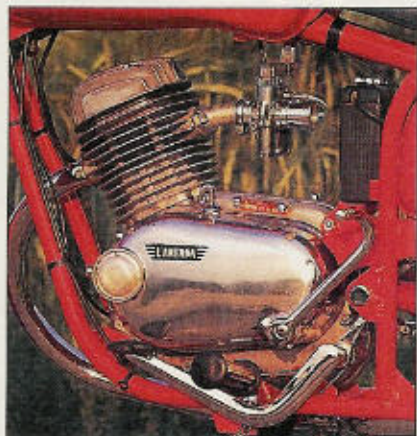
Die Tipo Normale brachte 70 Kilogramm auf die Waage und schaffte 70 km/h.



Bei gleichem Gewicht bescherte die Tipo Sport fast einen Geschwindigkeitsrausch: 80 km/h!



Auf der Piste brauchten sich die Singles nicht zu verstecken. Hier der erste Renner von 1951.



Als größere Ausgabe der 75er erhielt die 100-ccm-Maschine 52 mm Bohrung und 47 mm Hub.



Die Tipo Competizione – ebenfalls eine 75er – verfügte bereits über eine Cockpitverkleidung.

Aber nicht nur Langstreckenrennen wurden mit Erfolg beschickt, auch auf Bergstrecken und Rundkursen bei nationalen Veranstaltungen schlugen sich die kleinen ohv-Renner wacker. Ein Triumph war der Gewinn dreier Goldmedaillen bei der Internationalen Sechstagesfahrt 1956 in Garmisch-Partenkirchen.

Ende 1955 war die 100er Laverda mit 52 Millimeter Bohrung und 47 Millimeter Hub als größere Ausgabe der 75er erschienen, die ebenfalls im Programm blieb. Die 100er, zunächst mit drei, ab 1958 mit vier Gängen, beherrschte alle ihr zugeordneten Rollen. So sah man sie als Sportler, Alltagstourer und als Geländeturner. Die Beschränkung auf kleine Klassen wurzelte in der Firmenphilosophie des Francesco Laverda, der in Motorrädern wirtschaftliche Transportmittel sah und größten Wert auf solide Bauweise und geringen Benzinverbrauch legte. Gedankt wurde ihm sein unternehmerisches Gewissen jedoch nicht: Die italienische Motorradindustrie schlitterte nach und nach in die Krise, die auch anderen europäischen Herstellern zu schaffen machte – Kleinwagen lösten Motorräder als Massentransportmittel ab.

Modellreihe

LAVERDA



Francesco Laverda beschränkte sich auf die kleinen Klassen. Für ihn war ein Motorrad stets ein wirtschaftliches Transportmittel, das solide verarbeitet zu sein hatte und sparsam.



Bei zahlreichen Langstreckenrennen mehrten die schnellen Singles Laverdas guten Ruf.



Nach einer verpatzten Sportpremiere 1950 überzeugten die Laverdas durch Zuverlässigkeit.



Turn-Gerät: Auch die Geländesportmaschinen aus Breganze waren wettbewerbsfähig.



Von der 18 PS starken 200er Bicylindrica wurden nur wenige Maschinen gebaut.

Laverda flüchtete nach vorn und erweiterte das Programm: Zu Beginn der sechziger Jahre schuf das Werk einen 50er Roller, der Tradition des Hauses entsprechend mit ohv-Viertaktmotor, der bald um eine zweisitzige 60-ccm-Variante ergänzt wurde. Innocenti mit der Lambretta und Piaggio mit der Vespa hatten den Markt jedoch im Griff, so daß dem Roller der große Durchbruch verwehrt blieb.

1964 debütierte das 1,5 PS starke Moped Laverdino mit Zweitaktmotor – nach bescheidenen 5000 Exemplaren wurde die Produktion bereits zwei Jahre später wieder eingestellt. Erfreulicher, wenn auch nicht sensationell, lief der Verkauf der bereits 1961 auf dem Mailänder Salon vorgestellten 200er-Twin, die praktisch einen verdoppelten 100er ohv-Motor besaß. Dem

199,5 ccm großen, von einem Dell-Orto-Ver-gaser gespeisten Aggregat entsprangen 18 PS bei moderaten 6500 U/min, die das sparsame Maschinchen auf 115 km/h beschleunigten. Der Rohrrahmen mit einem Heckträger aus Preßstahl, der zugleich als Schutzblech diente, besaß elastische Motoraufhängungen, die Vibrationen erfolgreich vom Fahrer fernhielten. Fahrwerk und Vollnabenbremsen (vorne Duplex!) waren italienisch gut, und so war die 200er-Twin eine kultivierte, solide und leise Alternative zu den Sportmaschinen der Konkurrenz wie Aermacchi, Benelli und Ducati. Die Bikes blieben hauptsächlich in Italien, nennenswerten Export gab es nur in die USA. Mittlerweile hatte sich der Motorradmarkt auch in Italien grundlegend gewandelt, vom Trans-



Im Jahr 1968 entschlossen sich die Laverda-Techniker den Hubraum von 650 ccm auf 750 ccm aufzustocken. Da die Verdichtung zurückgenommen wurde, stieg die Leistung jedoch nur um zwei PS.



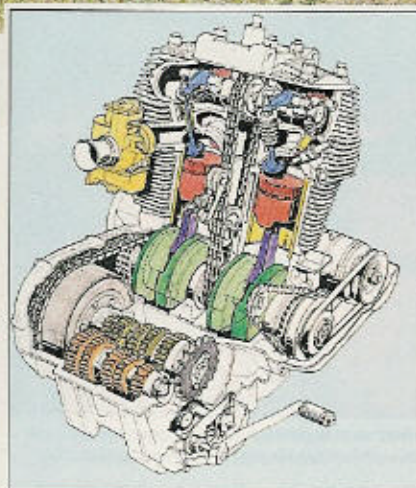
Ausgestattet mit bewährten Teilen renommierter (wechselnder) Hersteller, machte die 750er einen soliden Eindruck. Bei den Sportmodellen waren die Änderungen Legende – fast unüberschaubar.

portmittel der Arbeiterschaft mauserte sich das Motorrad zum Freizeitartikel der Mittelschicht. Dazu paßte, daß bei Laverda ein Generationswechsel anstand: Massimo Laverda begann, gemeinsam mit seinem Bruder Pietro, Vater Francesco abzulösen. Massimo hatte mit Westermotormotoren nichts im Sinn, fuhr er doch privat eine BMW R 69 S und eine Vincent Black Shadow. Die erste Tat des Massimo Laverda war ein sportliches Achtellierpärchen: Auf dem Mailänder Salon präsentierte Moto Laverda Ende 1965 eine 125er ohne Einzylinder mit 56 Millimeter Bohrung und 50 Millimeter Hub, 10,5 PS und vier Gängen. Nach dem Vorbild der Aermacchi- und Moto-Bi-Maschinen hatte man bei der 125 Sport einen liegenden Zylinder gewählt. Der Rohrrahmen war unten offen, wobei die Lücke durch den mittragenden Motor geschlossen wurde – die Maschine besaß durch Sporttank, Stummel und „schnelle“ Optik eine straßensportliche Erscheinung. Gleichzeitig wurde ein halbes Jahr später eine Enduro-Variante entwickelt, die sich, bei gleicher konstruktiver Basis, in vielen Details unterschied. Die 125 Trail sollte

sich in den nächsten Jahren wesentlich besser verkaufen, so daß die 125 Sport ein seltener Vogel blieb. Von beiden Maschinen gab es für den US-Markt eine 150er Variante mit 58 Millimeter Bohrung und 56 Millimeter Hub. Daneben existierte noch die 125er Geländesportversion Regularita Corsa, die gegenüber dem Grundmodell gut 20 Prozent teurer war. Massimo Laverda war nicht nur Motorradfan, sondern auch ein Bewunderer Soichiro Hondas, der frischen Wind in die dahindümpelnde Motorradszene gebracht und gleichzeitig neue Käuferkreise erschlossen hatte. Auf einer Reise durch die USA hatte er den japanischen Erfolg vor Ort studieren können, und hörte, was Kunden und Importeure wünschten. Die Japaner hatten den neuen Markt begriffen und fuhren gut damit, sie exportierten Hunderttausende ihrer Maschinen zwischen 50 und 350 ccm in die USA. Die neuen Motorradfans begannen aber nach mehr Leistung zu gieren, doch japanische Bikes hatten maximal 350 ccm! Wieder daheim, begann Massimo mit den Planungen für eine große Maschine. Sein Vater und Luciano Zen waren dagegen, Massimo setzte

sich jedoch durch. Luciano Zen, der niemals eine mechanische Ausbildung erhalten hatte, war von Anfang an dabei, und wurde als Chef von „Versuch und Konstruktion“ zum unverzichtbaren Bestandteil von Moto Laverda. Die Bombe platzte auf der Early Court Show im November 1966. Auf dem Laverda-Stand fand sich neben 125ern und der 200er ein 650er Twin, der die Konkurrenz ob seiner Modernität schockte: Kurzhubige Auslegung, obenliegende Nockenwelle, fünf Gänge und ein elektrischer Anlasser konnte in dieser Klasse niemand bieten. Der Motor mit 75 Millimeter Bohrung und 74 Millimeter Hub erinnerte äußerlich und im Aufbau stark an die Honda CB 72/77, die aber nur 250, beziehungsweise 305 ccm und um 180 Grad versetzte Hubzapfen besaßen. Im Gegensatz zu diesen hatte sie aber fünf Gänge und besaß keine um 180 Grad versetzten Hubzapfen, sondern lief, wie die großen Engländer, als Paralleltwin mit 360 Grad Hubzapfenversatz. Die mehrteilige Kurbelwelle war komplett wälzgelagert und trieb von ihrer Mitte aus über Kette die obenliegende Nockenwelle an. Der Primärtrieb erfolgte über eine Triplexkette, hinter deren hinterem Rad die Mehrscheibenölbadkupplung platziert war. Im horizontal geteilten Gehäuse schwappeten auch die drei Liter Motoröl der Druckumlaufschmierung herum. Im Kopf fand sich die zweiteilige, in vier Kugellagern gelagerte, Nockenwelle und je zwei Ventile mit 38, beziehungsweise 34 Millimeter Durchmesser. Vorm Motor befand sich die keilriemengetriebene Bosch-Gleichstromlima, hinter dem Motor der per Kette mit der Kurbelwelle verbundene Anlasser.

Der Brückenrahmen integrierte den Motor als mittragendes Teil und verzichtete auf jegliche Unterzüge. Große Bremsen in den 18-Zoll-Drahtspeichenrädern und ein 20-Liter-Tank rundeten den positiven Eindruck der 50-PS-Maschine ab. Laverda hatte nicht geizt und alle Zulieferkomponenten bei renommierten Herstellern eingekauft: Telegabel von Ceriani, Federbeine von Girling, Bremsen von Grimeca, Smiths-Instrumente, Bosch-Lampen und so weiter. Der Einkauf von Zulieferteilen sollte auch in Zukunft bei wechselnden Lieferanten geschehen, was dazu führte, daß Maschinen einer Baureihe mit unterschiedlichen Teilen ausgerüstet waren. Daher bleibt es heute schwierig zu bestimmen, was original ist. Nach ungefähr 100 produzierten 650ern entschloß man sich, den Dreiviertelliter vollzumachen und konstruierte 1968 durch Aufbohren der Zylinder auf 80 Millimeter die Laverda 750. Die Spitzenleistung stieg, da die Verdichtung von 9 auf 7,7:1 zurückgenommen worden war, nur um zwei PS, die Beschleunigung verbesserte sich jedoch spürbar. Nach bester italienischer Tradition unterschied man ab 1969 zwischen „GT“, der Normalversion und „S“, der sportlicheren Variante. Bei letztgenannter, optisch durch 20-Liter-Sporttank, Edelstahl-schutzblech, Flachlenker und Höckersitzbank von den Tourenmodellen zu unterscheiden, ging es dann gleich mit der Leistungssteigerung

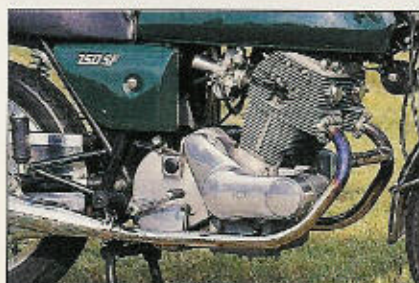


Eine – per Kette angetriebene – obenliegende Nockenwelle betätigte zwei Ventile pro Zylinder.

los – ein Thema, für das Motorradhersteller vom „Stiefel“ von jeher empfänglich waren. 30er Flachschieber-Dell-Ortos ersetzen die 29 Millimeter messenden Vorgänger. 53 PS bei 6600 U/min meldete nun der Leistungsprüfstand, deren 47 für die deutsche Version. Die Änderungen an der GT, von der es auch Polizei-Versionen gab, waren im Lauf ihrer Bauzeit minimal, 1970 gab es den Rahmen der S, ansonsten Abwandlungen an Anbauteilen und Farben. Die S war fünf Kilogramm leichter als die GT und länger übersetzt als letztere! Bei den Sportmodellen waren die Änderungen Legende, nahezu unüberschaubar. Ab Modelljahrgang 1971, also Ende 1970, besaß die S nun eine 230 Millimeter messende Duplex-Bremse, die Laverda selbst herstellte. Wie bei BMW und BSA/Triumph wurde ein Bremshebel an der Ankerplatte über das Bowdenzugseil und der andere Bremshebel über die Bowden-

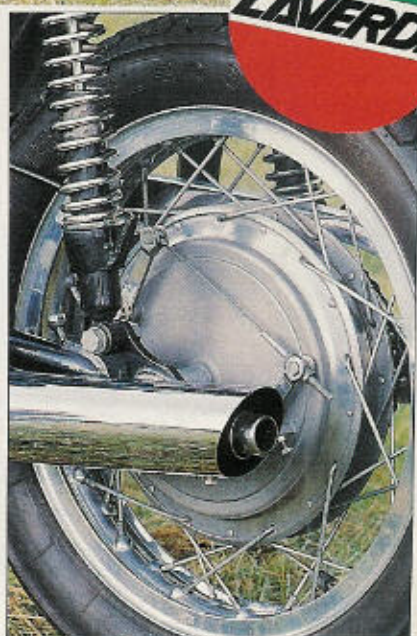


Die Nippon-Denso-Instrumente der SF 2 waren die gleichen wie an der Honda CB 750 Four.



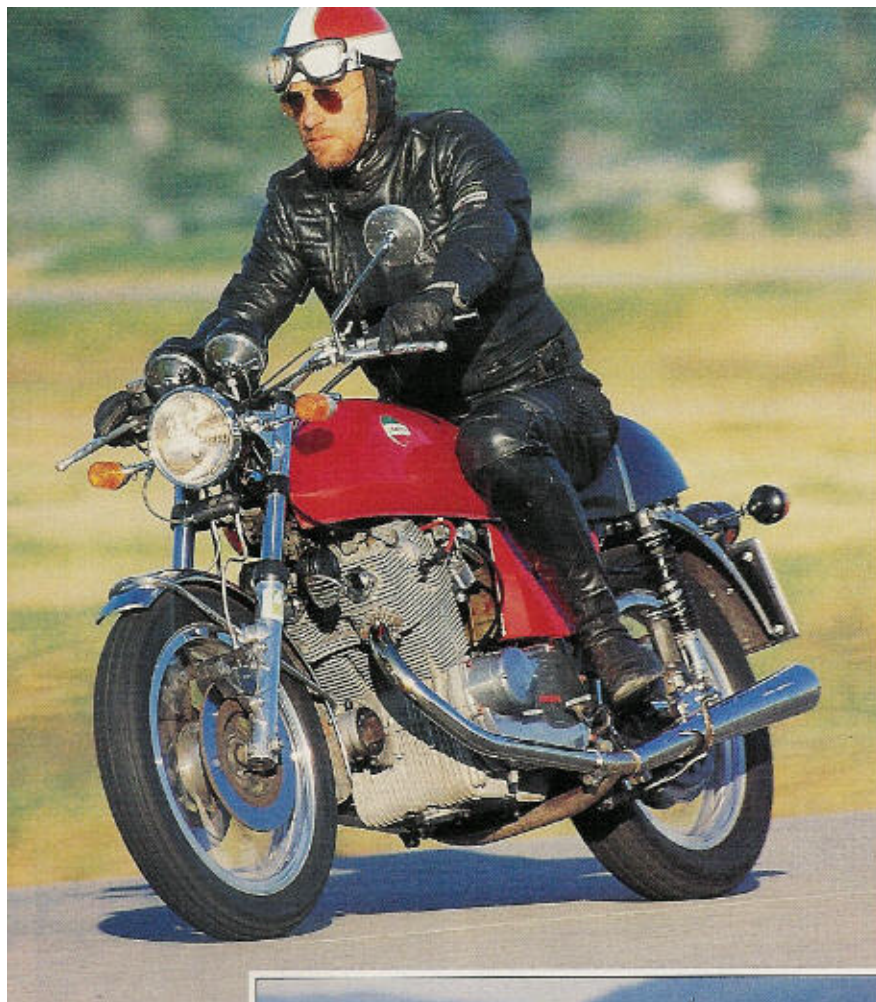
Sorgen zwar für ein kerniges Atmungsgeräusch, sind aber nicht original: offene Ansaugtrichter.

zughülle betätigt. Aufgrund dieser Bremsanlage mutierte die S mit dem Modelljahrgang 1972 zur SF (Super-Freni = Superbremse). Die frühen Scheibenbremsanlagen erforderten eher noch mehr Handkraft und verweigerten bei Nässe gern mal den Dienst. Vielleicht deshalb behielt man auch am legendären, gerade eben zulassungsfähigen Super-Sport-Modell 750 SFC zunächst die 230er Laverda-Duplex-Trommeln bei. Die SFC entstand nach erfolgreicher Teilnahme an diversen europäischen Langstreckenrennen wie dem Bol d'Or oder den 24 Stunden von Barcelona. Auf Basis der S hatten die Techniker richtig zu-



Trommelwirbel: Die Nachfolgerin der SF 2 besaß bereits eine Brems Scheibe im Hinterrad.

geschlagen: TT-100-Niederquerschnittreifen und ein Doppelduplex-Stopper am Vorderrad gehörten genauso zum Outfit wie eine Halbverkleidung, Höckersitzbank, Alu(später GFK)-Tank, Stummellenker, zurückverlegte Rasten und ein 2-in-1-Megaphon, das in Deutschland für den Einsatz auf öffentlichen Straßen und bei Zuvi-Veranstaltungen gleich in der Verpackung bleiben durfte. Auch Details hatten das Augenmerk der SFC-Väter erregt: Dem Fahrwerk spendierten sie Bronzefuchsen als Schwingenlagerung, eine dickere Achse am Hinterrad und Kegelrollenlager im Lenkkopf. Im Getriebe hatten Nadellager Bronzefuchsen abgelöst,



Das Interferenzrohr zwischen den Auspuffkrümmern wanderte bei der SF 2 unter den Motor.



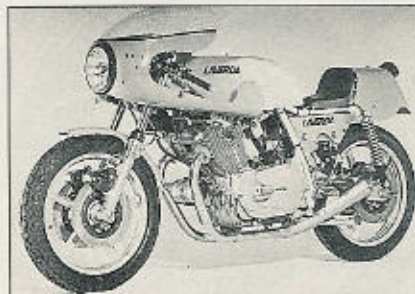
Optische Retusche: Der SF-2-Tank verlor seine Kniekissen, die Gabel kam nun ohne Faltenbälge aus, und die Sitzbank zierte ein Heckteil aus Kunststoff.

und eine verstärkte Ölpumpe nebst Ölkühler sorgte sich um den thermischen Haushalt des Motors. Dieser erhielt einen neuen Kopf mit größeren Ventilen (41,5 und 35,5 Millimeter) und höher verdichtenden Kolben. Innereien und Kipphebel wurden poliert, um leichter und stabiler zu sein, während sich im Bild der auf 75 PS erstarkten Leistung auch schärfere Nockenwellen und 36er Amal-Vergaser einfanden. Die scharfe Abstimmung machte in Verbindung mit dem rennmäßig gestuften Getriebe den Einsatz der SFC als City-Bike zur Tortur. Auf freier Strecke dagegen – die 100 km/h Begrenzung auf westdeutschen Überlandstraßen wurde erst 1971 eingeführt – galoppierte der Brummer mächtig. Eine Spitze von 215 km/h für eine zweizylindrige 750er wäre auch heute noch für Verblüffung gut!

Von dem zweizylindrigen Donnerkeil wurden 167 Stück geliefert. Eine zweite Variante mit Magnesium-Motorseitendeckeln, Dreis Scheibenbremsanlage von Brembo und eine Ceriani-Gabel mit 38 Millimeter besaß damit Details, die die Fahrdynamik der SFC nochmals steigerten. Von der zweiten Serie baute man gut 300 Stück, die letzten 1976 mit Gußrädern von der SF 3. Insgesamt gelangten keine 30 SFC über offizielle Wege nach Deutschland. Übrigens wurde durch die SFC-Baureihe die Laverda-Rennfarbe Orange populär. Böse Zungen behaupteten, die Farbe wäre noch kanisterweise in der Landmaschinenabteilung vorhanden gewesen. Tatsächlich kam man zu diesem Farbton, damit die Laverda-Mechaniker bei Langstreckenrennen ihre Schützlinge auch im Dämmerlicht schnell erkennen konnten.



„Mit Liebe gemacht – kein Massenartikel“, so versprach's der Prospekt der Laverda SF 2.



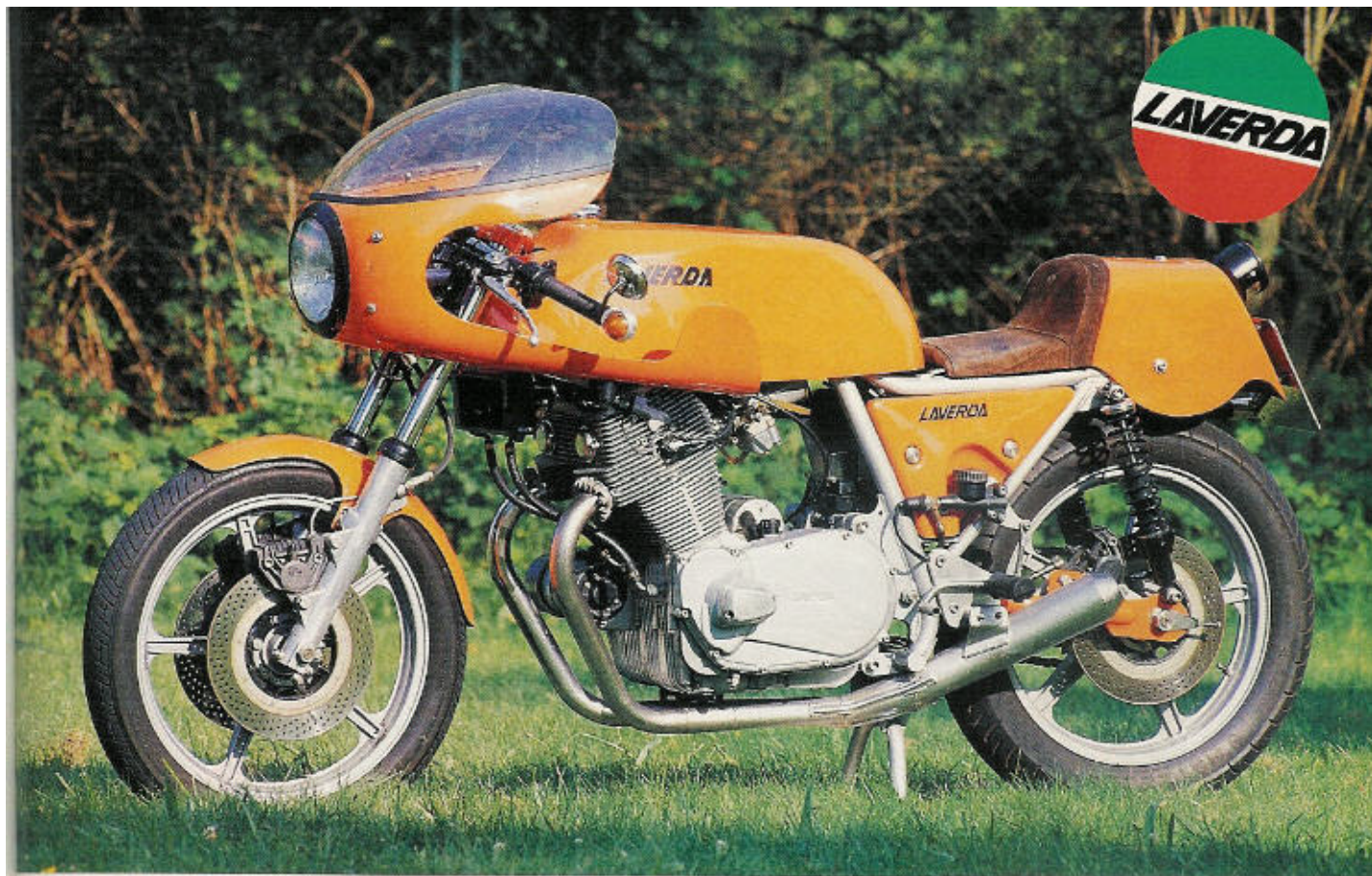
„Haben Sie eine Fahrerlizenz?“ fragte der Katalog der sportlichen Laverda SFC verlockend.



Nicht zum Brötchenholen geeignet: Die SFC war ausschließlich für die Rennstrecke geschaffen.

Doch zurück zum „Normalmodell“ der frühen siebziger Jahre, das auf deutschen Straßen auch ein ziemlich seltener Anblick blieb. Dabei waren die Qualitäten des agilen Renners durchaus keine unbekannte Größe: Cheftester Ernst „Klacks“ Leverkus sparte in der Fachzeitschrift *Das Motorrad* nicht mit Lob für die gelungene Kombination aus italienischem Styling und Fahrverhalten, englischem Durchzug und hochwertigen europäischen Zulieferteilen. Einer weiten Verbreitung stand jedoch das kleine Händlernetz und der happige Preis von 5661 Mark für die GT und 6438 Mark für die SF (1971) entgegen. Zweizylindrige Konkurrenzmodelle waren billiger (BMW R 75/5: 4996 Mark, Norton Commando 750: 5295 Mark), die Honda CB 750 war mit einem Mehr an Technik und Leistung mit 6495 Mark praktisch gleich teuer.

Mehr Leistung war angesichts dieser Situation hochwillkommen, so verdichtete man die 750 S auf 9,65 : 1 und spendierte ihr härtere Ventilefedern zugunsten der Drehzahlfestigkeit. 60



Das unverkennbare Heck der spartanischen SFC kündigt vom Charakter des Sporttwins.



Das SFC-Triebwerk erhielt größere Ventile und höher verdichtende Kolben.



Filigrane Details unterschieden die rare Sportmaschine von den „zivilen“ Serienexemplaren.

Cuna-PS hieß die Dampfmaschine ab 1971. Am Fahrwerk wurden die hinteren Federbeine von Girling gegen solche von Ceriani getauscht, und das Interferenzrohr zwischen den Auspuffkrümmern wanderte unter den Motor. Bei der neuen SF im Jahr 1972 wurde an der Optik gefeilt: Als Bonbon erhielt die Sitzbank ein Kunststoff-Heckteil, der Tank verlor seine Kniekissen und die Gabel ihre Faltenbälge. Dazu gab's Seitendeckel mit neuem Styling. Die Instrumente (die gleichen wie an der Honda CB 750 Four) lieferte nun Nippon Denso.

1973 erschien die SF 1, die durch den Verzicht auf den altmodischen Bosch-Scheinwerfer wesentlich moderner wirkte. Ein kurzes CEV-Produkt saß an seiner Stelle. Obendrein gab es jetzt Blinker von Lucas und Bremsen mit einstellbarer Gestängeverbindung zwischen den Hebeln. Auspuffseitig fanden sich eine Expansionskammer und neue, leisere Töpfe ohne Falznaht. Zur weiteren Geräuschminderung hatten die Techniker um Massimo den Luftfilterkasten, den bereits die GT besaß, auch der

SF 1 spendiert. Zum Trost gab es größere Dell-Orto-Gasfabriken, nun mit 36 Millimeter Durchlaß und entsprechend größere Ventile: 41,5 und 35,5 Millimeter Durchmesser lieferten 66 PS in Italien, 61 in Deutschland. Der 1974er Modelljahrgang verdichtete, da man den Bleigehalt im Kraftstoff reduziert hatte, nun 8,9:1. Die deutsche Leistungsangabe blieb bei 61 PS. Die GT wurde zum Modelljahrgang 1974 durch folgende Maßnahmen zur GTL: Am Tank verschwanden die Kniekissen, Luftfilter und Auspuffanlage glich man der SF 1 an, und an der Gabel wurden die Blechhülsen über den Standrohren gegen Faltenbälge getauscht. GTL-Maschinen wurden bis 1978 gebaut, zuletzt nur noch auf Bestellung durch Behörden.

Anfang 1974 erschien die SF 2, jetzt mit drei Millimeter dickeren Gabelstandrohren (38 anstelle von 35 Millimetern) und den lang ersehnten Brembo-Scheibenbremsen vorn. Die Ausstattung gewann durch Nippon-Denso-Lenkerschalter und Bosch-Halogenlicht. Schwannengesang der 750er Twin-Serie war die zur Sai-

son 1976 erscheinende SF 3, die bereits recht modern aussah. Gullräder, Scheibenbremse am Hinterrad und eine Sitzbank mit Kunststoffbügel waren Zugeständnisse an den Zeitgeschmack. Die Maschine war zwar in jeder Hinsicht ausgereift und sehr ansehnlich, doch die technische Entwicklung war über den bulligen Twin hinweggegangen. Dazu kam, daß sie, zumindestens hierzulande, eine der teuersten 750er war. Der kleine Familienbetrieb hatte viel Energie und Geld in die Entwicklung kleinerer und größerer Modelle gesteckt, so daß die Mittel zur Modernisierung der 750er-Riege fehlten. Und so endete 1977 nach ungefähr 19.000 Exemplaren die Twin-Produktion. Alles über das neue Laverda-Flaggschiff mit saten 1000 ccm Hubraum und die sensationelle V6 lesen Sie im zweiten Teil unserer Laverda-Story im nächsten Heft.

Text: Andy Schwietzer
Fotos/Prospekte: Dr. Krackowitzer,
Archiv/Rogge, Scheibe, Schwietzer



Teil II

Trio Grande

Mit ihren markanten „Drillingen“ setzte Laverda Maßstäbe

Kamen im ersten Teil unserer Laverda-Firmengeschichte die frühen Ein- und Zweizylinder zu Wort, so gehört der zweite Teil den wahren Muscle-Bikes. Ein voller Liter Hubraum (und mehr) sowie das unverwechselbare Dreizylinder-Triebwerk wurden in den siebziger Jahren zum Markenzeichen der kernigen Italo-Bikes.

Anfang der siebziger Jahre hatte eine gewaltige Wuchtrumme die Rolle des Laverda-Flaggschiffs übernommen: Die dreizylindrige 1000er war die logische Ergänzung der Twins nach oben. Luciano Zen hatte bereits 1969 unter Verwendung diverser 650er-Teile einen Drilling gestrickt, der zwar wunderschön lief, aber nach seiner Meinung zu schwer und zu schwach war. Der Prototyp wies Bohrung und Hub der 650er auf und besaß eine obenliegende Nockenwelle. Er stand im gleichen Jahr auf dem Mailänder Salon, verschwand aber anschließend wieder in der Versenkung. 1973 bezog Laverda ein neues, größeres Fabrikgebäude und präsentierte die Serien-Dreizylinder 1000 3 C erneut. Die mit SF-1-Tronnelbremsen und Drahtspeichenrädern ausgerüsteten 3 C besaßen nun zwei obenliegende Nockenwellen, die über Tassentößel die Ventile betätigten.

Markantestes Detail war die Kurbelwelle, deren mittlerer Hubzapfen um 180 Grad versetzt war, und nicht – wie die „Drillinge“ der Konkurrenz – mit einem symmetrischen Versatz von 120 Grad arbeitete. Nockenwellen und Getriebe waren über Ketten mit dem Kurbeltrieb verbunden, das Getriebe hielt fünf sport-

lich gestufte Gänge parat. Zum Hinterrad war „selbstverständlich“ auch ein offener Kettentrieb montiert. Als Rahmen fungierte eine Doppelschleifenkonstruktion aus rundem Stahlrohr, die stählerne Hinterradschwinge war in Bronzebuchsen gelagert. Die Federelemente stammten von Ceriani, und die Räder mit Borrani-Hochschulterfelgen trugen die Laverda-Duplex-Stopper im Hinterrad und doppelte Brembo-Scheibenbremsen am Vorderrad. Ein Elek-

trostarter war in dieser Fahrzeugklasse mittlerweile obligatorisch, Lenkerschalter und Instrumente stammten aus Japan, Hebeleien und der verstellbare Sportlenker von Tommaselli. Der 78 DIN-PS starke Motor mit seinen drei 32er Dell-Orto-Vergasern nuckelte allerdings runde sieben Liter aus dem 19-Liter-Tank, so daß sich der Aktionsradius auf gute 250 Kilometer, also weniger als bei den Twins, beschränkte. Bis die ersten Serienmaschinen in Kundenhände ka-





Die Einliter-Lavordas gehörten seinerzeit zu den kräftigsten Serienmaschinen, die es zu kaufen gab. Noch drei Jahre nach ihrem Debüt distanzierte die schnelle Jota ihre Konkurrentinnen.



men, vergingen jedoch noch mehrere Monate. Die Presse war voll des Lobes über die fahstabile, trotz 247 Kilogramm handliche und enorm kräftige Maschine. Zu mäkeln gab es wenig, außer der zu harten Federung, der mickrigen Sitzbank und der schwergängigen Kupplung. Komfortmängel, die der großen Laverda den Ruf eines Motorrades für harte Männer einbrachten. Die Elektrik schien die Achillesferse zu sein. Bei der Kundschaft erwies sich

die damals neu entwickelte elektronische Zündanlage von Bosch als nicht ausgereift. Feuchtigkeit setzte Verbindern und Black Box zu, so daß Ausfälle nicht selten waren. Überhaupt zogen sich Defekte an der Elektrik wie ein roter Faden durch die Bauzeit der Dreizylinder. Durchgeschauerte Kabel und defekte Relais zwangen auch die Dauertestmaschine von *Das Motorrad* zu Werkstattaufenthalten. Reserven besaß das Stromnetz auch kaum: Die Bosch-

Lichtmaschine leistete zunächst 100 Watt und wurde sukzessive auf 150 Watt gesteigert, was für eine Maschine mit Elektrostarter nicht gerade üppig war. 1976 erschien die 1000 3 CL mit Gußrädern, Scheibenbremse am Hinterrad und einer Bank mit Kunststoffbügel. Gleichzeitig erschien die Jota, eine schärfere Version der 1000 3 CL, die auf Kosten des Durchzugs aus niedrigen Drehzahlen im hohen Drehzahlbereichen barbarisch Leistung an das 4.00 V 18 bereifte Hinterrad schaufelte. Die Jota zog das Interesse der Fans komplett auf sich, auch wenn die wenigsten die gewaltige Kraft von deutlich über 80 PS auf die Straße brachten.

Das störte bei Laverda niemanden, man wollte dem „Affen noch mehr Zucker geben“ und mit Hilfe dreier Kolben und Zylinder der 750er Twin eine 1200er bauen. 1979 hatten die Laverda-Techniker den Dreizylinder von 75 auf 80 Millimeter aufgebohrt, so daß nun 1130 ccm Hubraum zu vermelden waren. Detailänderungen am neuen Big Bike schufen Praxisnähe: Schräger angestellte Federbeine und eine Marzocchi-Gabel sorgten für mehr Komfort, eine 3/4 mal 3/8-Sekundärkette für weniger Wartung, 86 DIN-PS bei 7350 U/min und mehr als 9,2 mkg Drehmoment bei 6000 U/min klassifizierten die 1200 als Kraftmeier auf zwei Rädern.

Eine heute fast vergessene Episode war Laverdas Versuch, in der hart umkämpften Mittelklasse Fuß zu fassen. Bereits Ende 1975 wurde dem Publikum – wie üblich auf dem Mailänder Salon – der Prototyp eines Halblitertwins gezeigt, der mit zwei obenliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder auf hohe Leistung hin konzipiert war. Erst zwei Jahre später war die 500er Laverda, Alpino getauft, im Handel. 44 PS bei 7800 U/min aus 72 Millimeter Bohrung und 61 Millimeter Hub hörten sich recht überzeugend an. Dazu gab's ein

LAVERDA



Es lebe die Zubehör-Industrie: Kaum eine Maschine blieb im Serienzustand. Doch alle großen Laverdas hatten eines gemeinsam: Ihre Optik blieb stets „sportlich-maskulin“!



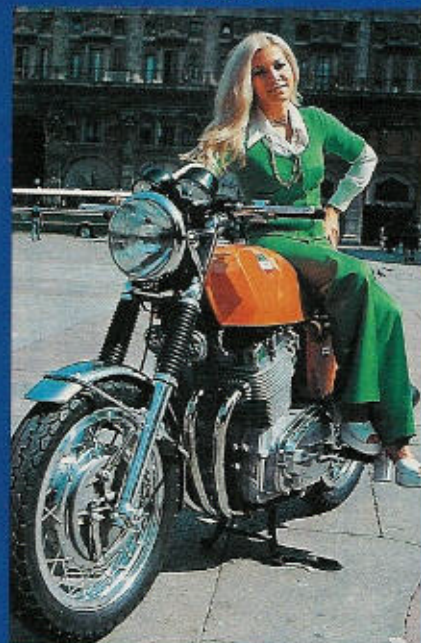
Die 500er Alpino war zweifellos ein gutes Motorrad ohne Schrullen oder Probleme, doch die billige japanische Konkurrenz verhinderte ihren Markterfolg.

spurstabiles und handliches Fahrwerk nebst den hochwertigen Laverda-Ausstattungsdetails wie E-Starter, Gußräder, japanische Schalter und

Instrumente, italienische Fahrwerkskomponenten und der Bosch-Elektrik. Ein modisches Zugeständnis war eindeutig das Sechsganggetrie-



Die Halbliter-Zweizylindermaschine atmet durch 32-Millimeter-Dell-Orto-Vergaser.



Stil der frühen Jahre: Trommelbremsen in Drahtspeichenrädern und Schlaghosen-Modells.

be. Die Optik war weniger markant als die der großen Modelle aber flott und gefällig ohne übertrieben modisch zu wirken. Dennoch wurde die Maschine kein Bestseller, woran in erster Linie ihr relativ hoher Preis schuld war. 6300 Mark reichten auch, um eine japanische Vierzylindermaschine mit einigen Mehr-PS kaufen zu können. Eine Yamaha RD 400, die ähnliche Fahrleistungen bot, war knapp 2000 Mark billiger. Ein ähnliches Schicksal wider-

Laverdas „Kraftmeier“-Riege aus den Siebzigern



Schneller Zwilling: In Italien war die Alpino auch als 350er im Programm.



Klassisches „Naked Bike“: Die Tausender galt in den Siebzigern als die Männer-Maschine.



1977/78 wuchs die Einlitermaschine zur 1200er. Die Biker freuten sich über „noch mehr Dampf“.



Die 91 PS starke 1000 RGS war eingefleischten Laverda-Fans schon zu leise, zu kultiviert und zu verkleidet. Dem deutschen TÜV hingegen war sie immer noch zu laut, was hierzulande die Leistung auf „kümmerliche“ 83 PS stutzte.

fuhr der 350er-Variante (60 Millimeter Bohrung) der Alpino, die außerhalb Italiens kaum angeboten wurde. auf dem heimischen Markt besaß sie gegenüber der Moto Guzzi V 35 und der Morini 3 1/2 einen Preisvorteil von nahezu 30 Prozent. Dennoch wurden in fünf Jahren lediglich 683 Stück gebaut.

Auf Basis der Alpino entwickelten die leistungshungrigen Techniker rasch die Alpino S, die mit ihren 52 PS die Fans betörte. Ende der Siebziger kamen die Markencups für den Rennstrecken-Nachwuchs groß in Mode. Auch Laverda wollte da nicht zurückstehen und entwickelte aus der Alpino S die Formula 500, mit der sich junge Piloten in Italien, England und der BRD um den Laverda Cup balgten. Für England entstand nach Ideen des rührigen Importeurs Slater auf Basis der Alpino S die Montjuic, eine zulassungsfähige Sportmaschine, die Spaß auf Rennstrecken und Landstraßen für Solisten versprach. Daneben gab es einige ande-

re Laverdas, die deutsche Motorradfahrer hierzulande nicht zu Gesicht bekamen. Neben den vergessenen 250er Zweitaktenduros 2 TR und Chott, von denen ab 1975 circa 5000 Stück produziert wurden, lieferte Husquarna von 1977 bis 1980 125er und 250er Zweitaktaggregate, die von Laverda in eigene Geländesportmaschinen eingebaut wurden, und den vielschichtigen italienischen Markt um circa 2000 Exemplare bereicherten.

Motoren bezogen die Norditaliener ebenfalls von Zündapp. Mit diesen auch als Zündapp auf den Motorseitendeckeln gekennzeichneten Zweitaktern baute Laverda ein Mokick namens Pippo, das der Zündapp C 50 verblüffend ähnlich sah. Dazu gesellte sich zunächst eine fahrtwindgekühlte 125er, die später, wie bei den Münchnern, von einer flüssigkeitsgekühlten LZ 125 abgelöst wurden. Der Liefervertrag für die deutschen Zweitakter enthielt eine Klausel, die Laverda die Lieferung in die deutschspra-

chigen Länder BRD, Österreich und Schweiz untersagte. Mitte der Achtziger, nachdem Zündapp die Segel gestrichen hatte, baute Laverda für den großen heimischen 125er-Markt einen zweitaktenden Soft-Chopper namens Sabbia und eine Sportmaschine LB 125 mit eigenem Triebwerk. Mit der LB raufte italienische Youngster im Markencup „Trofeo Laverda“ um den Sieg. 1986 bis 1989 erschien als Nachfolger der LB 125 die 125 Lesmo, die mit etwas mehr Leistung und modischem 16 Zoll-Outfit aufwarten konnte. Die kleinen Laverdas blieben durch ihre hohen Preise Ausnahmeerscheinungen, das Geschäft machten Aprilia und Gilera.

In der großen Klasse war man auch nicht untätig gewesen und modifizierte kräftig: 1979 erhielt die Jota eine auf 38 Millimeter Standrohrdurchmesser vergrößerte Gabel und wurde aus Geräuschgründen von Wälz- auf Gleitlager an der Kurbelwelle umgerüstet. Doch die so gebauten Motoren erwiesen sich als kurzlebig, und zum ersten Male gab es bei Laverda Kurbelwellenprobleme. 1980 erhielt die Jota-Baureihe eine voluminöse Halbverkleidung und zurückverlegte Fahrerfußrasten. Die Modellpflege half wenig dagegen, daß auch diese Laverda bedroht war, von der Konkurrenz überrundet zu werden. Komfort- und Verarbeitungsmängel mußten von Laverda beseitigt werden, wollte man die Maschine noch eine Weile verkaufen. 1982 änderte das Werk die Kurbelwellenkrüpfung auf übliche 120 Grad und hängte den Motor in Silentblöcke, mit dem

Das Wundertier: Laverda V6

Die Laverda-Sechszylinder gehört zu den sagenumwobenen Geräten, die auch noch 17 Jahre nach ihrem großen Auftritt nichts von ihrem faszinierendem Mythos eingebüßt haben. Dabei verdankt das rare Stück seine Entstehung einem Zufall: Giulio Alfieri war technischer Direktor bei Maserati, als der Hersteller italienischer Nobelsportwagen 1975 vom Industriellen De Tomaso aufgekauft wurde. Dieser setzte Alfieri an die frische Luft. Alfieri hatte die Konstruktion eines flüssigkeitsgekühlten V6 mit 90 Grad Zylinderwinkel fertig und rannte mit diesem Konzept bei Laverda offene Türen ein, als er dort vorstellte wurde. Massimo und Luciano Zen war es Mitte der siebziger Jahre klar geworden, daß die bisherigen Konstruktionen ausgereizt waren und man Erfahrungen mit Mehrzylinderaggregaten, Wellenantrieb, elektronischen Zündanlagen und Mehrventiltechnik sammeln müsse.

Das Ergebnis der Zusammenarbeit rollte 1978 auf die Bühne der Öffentlichkeit und sorgte beim Bol D'Or in Le Mans für lange Hälse der Konkurrenz: Der V6-Motor mit vier von Ketten angetriebenen Nockenwellen besaß vier Ventile pro Zylinder mit 24 und 23,5 Millimeter Durchmesser und 65 Millimeter Bohrung bei 50 Millimeter Hub, was einem Gesamthubraum von 996 ccm ergab. Sechs 32er Dell Or-

tos versorgten den Motor mit Gemisch. Die Schmierung übernahm ein Trockensumpfsystem mit zwei Pumpen und fünf Liter Inhalt. Die elektronische Zündanlage lieferte Marelli. Der Motor war als tragendes Teil in dem unterzugslosen Stahlrohrrahmen integriert. Das Vorderrad wurde von einer Marzocchi-Telegabel geführt, während an der Hinterhand zunächst eine Cantilever-Schwinge, später eine orthodexe Konstruktion mit zwei Federbeinen zum Einsatz kam. Das Getriebe besaß fünf Gänge und schickte die Kraft via Gelenkwelle ans Hinterrad. Für die Teilnahme an



Nachdem die Kupplung gegen die Kurbelwelle rotierte, wurde das wilde V6-Biest erst fahrbar.

Langstreckenrennen wurde die Maschine mit zwei Cibie-Schweinwerfern, Bremslicht, Batterie und einer Lichtmaschine ausgestattet. Die Bremsanlage bestand aus drei Brembo-Zweikolbenfestsattelbremsen mit 280 Millimeter messenden Scheiben. Die Räder hatten 18 Zoll Durchmesser und waren vorn mit vier, hinten mit fünf Zoll breiten Reifen bestückt.

wickelte Verkleidung nahm allen Winddruck vom Oberkörper des Fahrers, und viele Details sollten das Sporttoun angenehm gestalten. Eine deutlich verbesserte Verarbeitungsqualität und Bauteile wie eine bequeme Sitzbank und eine Prallplatte über dem Lenker zeigten, daß die Italiener auf dem Weg zu neuen Käuferkreisen waren. Markant und verspielt zugleich wirkte der in der rechten Verkleidungspartie integrierte Tankstutzen. Puristen rümpften die Nase, aber Touristen freuten sich darüber, daß der Tankrucksack beim Spritfassen an seinem Platz bleiben durfte. Für Höcker, Schutzbleche und Verkleidung war der teure Kunststoff Bayflex verwandt worden. Dennoch blieb das Bild nicht ohne Flecken: Die Hochgeschwindigkeitsstabilität war nicht 100prozentig, die Schaltung hatte lange nicht das Niveau japanischer Konkurrenten.



Der einzige Einsatz 1978 in Le Mans sorgte trotz Ausfall nach acht Stunden für Zufriedenheit.

Die niedrige Maschine leistete satte 140 PS bei 11.800 U/min, ihr Pferdefuß war das Gewicht von mehr als vier Zentnern. Die Kombination von Gewicht, Leistung und dem Rückdrehmoment der querlaufenden Kurbelwelle machte die Maschine zunächst „kaum fahrbar“, wie Testfahrer meinten. Schließlich ließ man die Kupplung – wie bei Hondas CX – gegen die Drehrichtung der Kurbelwelle rotieren und schaffte somit einen Momentausgleich. Bei den 24 Stunden von Le Mans gab die Laverda-Expedition mit einem Schaden am Endantrieb nach acht Stunden auf, packte aber recht befriedigt die Koffer: Die Techniker hatten genügend Daten bei dieser Versuchsfahrt gewonnen. Immerhin war der Brocken mit 288 km/h (anno 1978!) durch die Lichtschranke gedonnert, mehr als 30 km/h schneller als die zweitschnellste Maschine. Gebaut wurden insgesamt drei Maschinen, die erste mit Zentralfederbein und zwei mit konventionellen „Stereo“-Dämpfern. Das Bol-D'Or-Bike fand seinen Platz in der Laverda-Eingangshalle, die beiden Nachfolger sind in privater Hand.

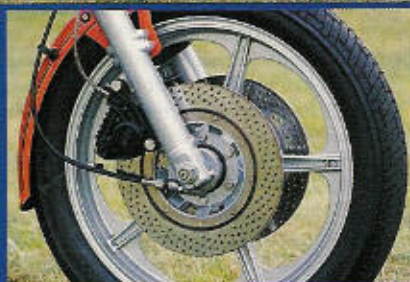


Um die V6 ranken sich, je älter sie wird, etliche Legenden. Was hätte daraus werden können?

Erfolg, daß die Vibrationen des Drillings kaum noch spürbar waren. Gleichzeitig war im Werk die bessere Qualitätskontrolle wirksam geworden.

Die 1000er entwickelte sich derweil vom harten „Naked Bike“ mit sportlichem Touch zum Gentleman Sporttourer: Laverdas neue hieß RGS und der Prototyp stand 1981 auf dem Mailänder Salon. Ein modifizierter Rahmen bemühte sich um geringere Sitzhöhe. Vom Computer entwickelte Nockenwellen besicherten sanfte, kultivierte Leistungsentfaltung, und neue Auspuffköpfe bemühten sich um Erfüllung der strengeren Geräuschnormen. 250 Watt Lima-Leistung hatte auch noch keine Laverda aufweisen können. Progressiv wirkte ebenso die hydraulische Kupplungsbedätigung, die aber die überdurchschnittlich hohe Handkraft auch nicht wesentlich verminderte. Eine neu ent-

wickelte Verkleidung nahm allen Winddruck vom Oberkörper des Fahrers, und viele Details sollten das Sporttoun angenehm gestalten. Eine deutlich verbesserte Verarbeitungsqualität und Bauteile wie eine bequeme Sitzbank und eine Prallplatte über dem Lenker zeigten, daß die Italiener auf dem Weg zu neuen Käuferkreisen waren. Markant und verspielt zugleich wirkte der in der rechten Verkleidungspartie integrierte Tankstutzen. Puristen rümpften die Nase, aber Touristen freuten sich darüber, daß der Tankrucksack beim Spritfassen an seinem Platz bleiben durfte. Für Höcker, Schutzbleche und Verkleidung war der teure Kunststoff Bayflex verwandt worden. Dennoch blieb das Bild nicht ohne Flecken: Die Hochgeschwindigkeitsstabilität war nicht 100prozentig, die Schaltung hatte lange nicht das Niveau japanischer Konkurrenten.



Oft wechselten die Zulieferer bei Laverda – doch Spezialist Brembo blieb von 1975 bis 1985 dabei.



Unverwechselbar bleibt der Triple-Sound. Leider genauso kernig: die Vibrationen!



Der Hinterrad-Scheibenstopper wollte bei Regen erst gründlich trockengebremst werden.



Nicht klassisch, aber unverwechselbar: RGS mit Bayflex-Verkleidung und integriertem Tankstutzen.

besaß nur eine Lampenverkleidung, keine Bayflex-Bauteile und eine abgemagerte Ausstattung, war aber deutlich preiswerter.

1985 erwachte der alte, sportiv-kernige Laverda-Geist nochmals und Massimo und seine

Mannen präsentierten die 1000 SFC. Bei dieser auf der RGS Corsa basierenden Maschine hatte Feinschliff an vielen Bauteilen (unter anderem gab es neue Fußrasten, Federlemente und Bremsscheiben) endlich ein gutes Angebot aus der 15.870 Mark teuren Maschine gemacht: die Kombination von hochwertiger Ausstattung, perfektem Fahrverhalten hoher Motorleistung bei überzeugendem Fahrkomfort. Die 1000 SFC war eigentlich eine 93 PS starke RGS, wie sie von Anfang an hätte sein müssen, um neue Kunden zu gewinnen.

Mittlerweile hatte die Krise Laverda voll im Griff, seit Mitte der achtziger Jahre dümpelte die Produktion der 125er, die als Volumenmodelle das Werk retten sollten, bei gut 3000 Exemplaren vor sich hin, während man von den Dickschiffen auch nur wenige hundert per anno absetzen konnte. Dem Familienbetrieb wurde von den Banken und Finanzbehörden 24 Monate „Bewährungszeit“ eingeräumt. Doch auch diese Pläne zerschlugen sich, da man weder bei den kleinen Zweitaktern noch mit Va-

rianten des modernen dohc-Twins Erfolg am Markt hatte. Eine der letzten Serien-Laverdas war die von 1986 bis 1990 gebaute Enduro OR 600 Atlas, die sich des auf 73 Millimeter aufgebohrten Alpino-Triebwerks mit 63 Millimeter Hub bediente. Ein zweistufiger Dell-Orto-Vergaser versorgte beide Zylinder mit Gemisch, die 50 PS produzierten und das im Paris-Dakar-Look gehaltenen Wüstenschiff bis auf 170 km/h katapultierten. Ganze 450 Maschinen verließen das Breganzer Werk. Noch weniger waren es von der Nachfolgerin El Cid mit 700 ccm und Benzineinspritzung und der Chopper-Variante Hidalgo. Mittlerweile sind die Laverdas nicht mehr Herr im Haus, aber auch die neuesten auf der IFMA vorgestellten Laverdas weisen den Weg zurück in die Zeit, als der Name Laverda einen unvergleichlichen Klang in der damals kleinen Welt der großen Maschinen war.

Text: Andy Schwietzer
Fotos/Prospekte: Krackowitzer,
Archiv/Rogge, Scheibe, Schwietzer