

Sonderheft
MOTORRÄDER
aus
ITALIEN

MOTORRAD MAGAZIN

MO

SONDERAUSGABE 8

FRÜHJAHR 2005

Deutschland € 6,20
Österreich € 7,10
Schweiz CHF 12,00
Belgien € 7,25
Italien € 7,35
Luxemburg € 7,25
Niederlande € 7,10
Spanien € 8,10
Dänemark DKK 65,00



COMEBACK DES JAHRES
Moto Morini



AUFGEBLASEN
Kompressor-Guzzi



SAMMLERSTÜCK
MV Agusta F4 Tamburini



KLASSISCH ORANGE
Laverda-Story

LAVERDA UND SEINE MOTORRÄDER

GLUT-ORANGE

TEXT: HENNING SCHÄFFLER FOTOS: KAI-UWE WIDDECKE, S. H. SCHNEIDER, SOPPA, WERK



Laverda 750 SFC.
Nicht mehr ganz original,
wie der Kenner
sieht. Gebastelt wurde
schon immer

Vor zwei Jahren wurde die produktionsreife Studie der SFC 1000 den schmach-
tenden Laverda-Fans präsentiert. Seither warten sie auf ein Lebenszeichen der einst-
mals so vitalen Motorradschmiede. Hier die **TURBULENTE GESCHICHTE** der Firma
aus Breganze. Sie handelt von Traktoren, Motorrädern und sehr viel Leidenschaft



Ein Motorrad mit der sinnlichen Botschaft eines Brusthaartoupets im Sean Connery-Format. Diese Wirkung hatte die 1000 3C, als sie anno 1973 bei den Händlern auf ein zwischen Schock, Begeisterung und purem Entsetzen hin und her gerissenes Publikum traf. Das erste in nennenswerter Stückzahl produzierte 1000er-Motorrad. Die schiere Kraft, der Wahnsinn, die Verlockung.

Das amerikanische Cycle-Magazin widmete der Maschine in der März-Ausgabe von 1973 ein Ausklapp-Cover und meinte sehr treffend: „Wow, der clevere Massimo Laverda wird

tausende davon verkaufen können. Tatsächlich sollte er das. Aber er wird es nicht schaffen. Denn die Laverda hat einen entscheidenden Nachteil: den Preis. 3000 Dollar, das ist ein kühler Tausender zuviel.“

So begann schon damals das langsame Sterben der Marke. Für den Massenmarkt zu teuer und exotisch, für die Ölscheichs dieser Welt zu profan und billig. Außerdem: So viele Ölscheichs, die auf Motorräder abfahren, gibt's nun auch wieder nicht.

Dabei begann alles ganz vernünftig. Nach dem Krieg schaute sich Francesco Laverda, der Nachfahre einer Glocken-

gießer-Dynastie, wie viele seiner Kollegen aus dem mechanischen Gewerbe, nach neuen Betätigungsfeldern um. Bislang produzierte man in Breganze hauptsächlich landwirtschaftliches Gerät. Was heute für völlig verstrahlte Fans der Marke ein gewisses Problem darstellt. Traktoren nehmen in der Sammlung verdammt viel Platz weg.

Damals wuchs mit dem gesellschaftlichen Umbruch im Nachkriegs-Italien in weiten Bevölkerungskreisen der Wunsch nach autonomer Fortbewegung. Das Fahrrad als Transportmittel des kleinen

Mannes hatte ausgedient. Ein schmuckes, preisgünstiges Motorrad war nun gefragt, um schnell zur Arbeitsstelle zu gelangen. Also gründete Laverda Senior 1949 eine Motorradsparte, heuerte den jungen Konstrukteur Luciano Zen an und baute eine hübsche Viertakt-Einzyndermaschine mit kompaktem ohv-Motor: das Modell 75.

Um die Qualitäten der neuen Konstruktion der Fachwelt bekannt zu machen, startete man bei prestigeträchtigen Langstreckenrennen wie der Fernfahrt „Milano-Taranto“. Prompt belegte man 1953 in der



Original oder nicht? Zwei SFC am Vorstart der Biker's Classics in Spa Francorchamps

75 ccm-Klasse die Plätze eins bis 14. Ein grandioser Erfolg. Rasch folgten eine 100er-Version, und 1962 nahm man ein 200 ccm Zweizylinder-Motorrad ins Programm.

Der große Paukenschlag gelang der Marke dann 1966 auf der Londoner Earls Court Motorshow. Laverda präsentierte einen rollengelagerten Paralleltwin mit 654 ccm Hubraum. Die Architektur des Motors erinnerte frappant an die CB 72 von Honda. Ebenso der Brückenrahmen, der sich über den um 25 Grad nach vorne geneigten Zylinderblock spannte und mit diesem fix verschraubt

Enstand auf Initiative von Importeur Witt in Köln: schwarze SFC 1000 von 1989



Der harte Motorsound. Das knallige Orange. Eine Laverda zieht die Blicke auf sich



„Der clevere Massimo Laverda wird tausende verkaufen können.“ Neue Laverda 1000 3C auf dem Klappcover vom Cycle Magazin im März '73

war. Von dieser 650er gingen im ersten Modelljahr anno 1968 nur wenige Exemplare in den Verkauf. Noch im selben Jahr wurde der Twin auf 743 ccm Hubraum gebracht.

Auch mit der neuen 750er sammelte man sofort Erfolge im Sport. Dabei saß Firmeneigner Massimo Laverda mitunter selbst im Sattel. An dieser Stelle möchten wir auf den wunderbaren Erfahrungsbericht eines Laverda-Novizen in unserem Sonderheft „Klassik Motorrad“ Nummer 3 erinnern. Dort schildert Claudio de Ceola aus nächster Nähe, wie er 1969 als Laverda-Werksfahrer beim 24-Stundenrennen im holländischen Oss seine Runden drehte. (Das Heft ist nur noch antiquarisch zu bekommen.)

In jenem Jahr vereitelte noch die Defektheze den Erfolg in Oss. Doch schon 1970 belegten

dort Laverda-Teams die Plätze eins bis drei. Die ebenfalls von Luciano Zen konstruierte Maschine erwies sich trotz des heftig vibrierenden Motors als erstaunlich standfest und zuverlässig. In Laverda-Kreisen zählt die 750er zu den Motorrädern, „mit denen man immer irgendwie ankommt“.

Aus den ersten Langstreckenrennmaschinen entstand zwangsläufig eine Replika für die Leute, die ebenfalls vorhatten, in den Rennsport einzusteigen, oder die ganz einfach ein authentisches Rennrad für die berühmten zwei Stunden am Sonntagmorgen suchten. Die SFC 750 gab es ab 1971. Sie wurde bis 1977 angeboten. Insgesamt wurden lediglich 549 Exemplare gebaut. Entsprechend rege ist heute die Nachfrage in Sammlerkreisen. Jeder Laverda-Fan weltweit möchte

eine SFC in seiner Liebhaber-garage wissen. Die Preise bewegen sich denn auch je nach Zustand und Historie zwischen 7000 und 15 000 Euro.

Wesentlich günstiger macht es da die technisch weitgehend baugleiche 750 SF. Auch alles andere als ein hässliches Motorrad und vor allem alltagstauglicher als eine SFC. Die Preise pendeln je nach Zustand zwischen 1000 und 5000 Euro, also immer noch vergleichsweise auf günstigem Terrain.

Aber Laverda baute in dieser Zeit nicht nur Straßenmotorräder. 1973 präsentierte man auf dem Mailänder Salon eine 250er Geländesportmaschine mit haus-eigenem Zweitaktmotor. Auch eine große 420er war in Planung, ging aber nicht in Serie. Die 250er überraschte als delikate Konstruktion mit einstellbarem Lenkkopfwinkel und beste-

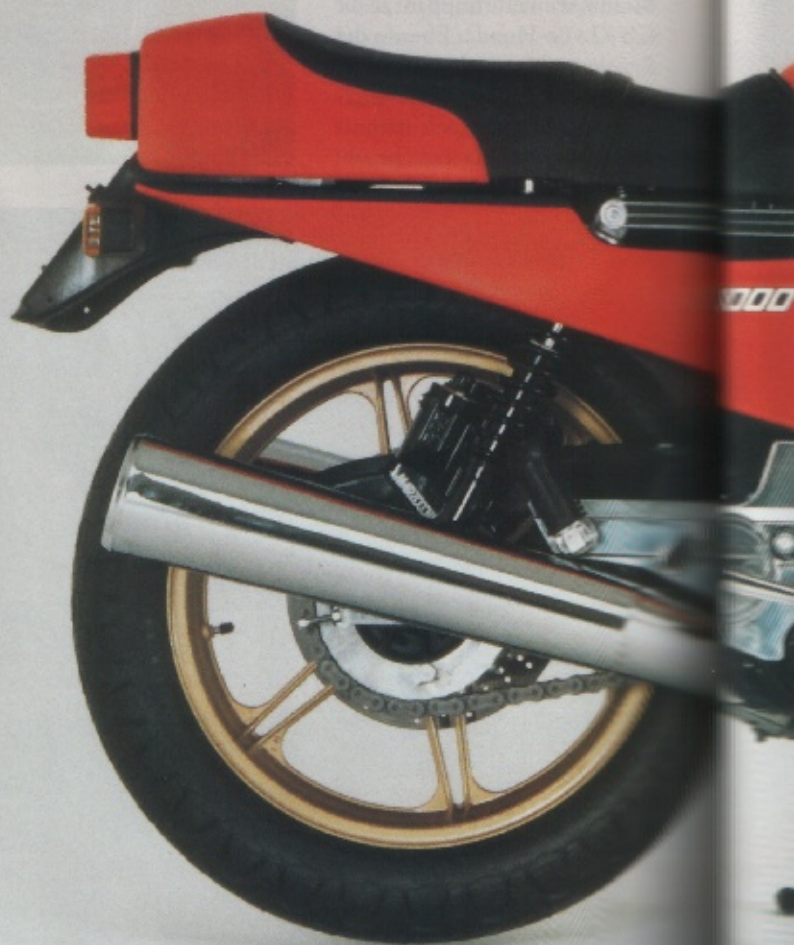
chend filigranem Stahlrohrrahmen. Zur Gewichtsreduktion hatte man Radnaben und Motorgehäuse aus federleichtem Magnesium gegossen. Dieser Guss erweist sich aus heutiger Sicht jedoch als nicht sonderlich dauerhaft. Sehr zum Leidwesen der Sammler, die so eine Maschine inzwischen nur noch als Standobjekt behandeln sollten.

Bereits im Frühjahr 1973 waren die ersten der neuen 1000er Dreizylinder in den Verkauf gegangen. Etwa 200 Exemplare rollten noch mit der gewaltigen Duplex-Trommelbremse vom Band, dann wurde auf Doppelscheibenbremse umgestellt. Die heutige Preissituation für den monumentalen Triple sieht immer noch recht erfreulich aus. Sehr gute Exemplare, gleich welchen Baujahrs, wechseln um die

Auf Betreiben der Landesimporteure entstanden die letzten großen 1000er Laverdas



Heute sehr selten und bei Sammlern heiß begehrt: Laverda-Geländesportler. Hier die 250er-Version von 1978



Bei Importeur Moto Witt in Köln entstanden auch eigene Laverda-Kreationen, wie diese supersportliche 600er-Version mit Stahlrohr-Brückenrahmen

5000 Euro den Besitzer. Brauchbare Restaurierungsobjekte gibt es ab 1500 Euro.

Trotz zunächst 180 Grad Hubzapfenversatz lief der Dreizylinder erstaunlich kultiviert. 1981 wurde auf 120 Grad umgestellt. Durch die fette Gruntrimmung im Teillastbereich genehmigten sich die Dell'Orto-Vergaser reichlich vom guten Supersprit. Die Praxiserfahrung lagen meist zwischen 10 und 8,5 Litern pro 100 Kilometer. Fachkundige können durch eine gezielte Neuströmung der Vergaseranlage den Motor sicherlich zu besserer Futterverwertung erziehen.

Die tourensportliche
RGS 1000 von 1983 bildete die
Basis für die letzten
Varianten des großen Laverda-
Dreizylinders



Wie das eingangs erwähnte Beispiel aus Amerika zeigt, stand Laverda schon Anfang der siebziger Jahre gehörig unter Konkurrenzdruck. Den bestimmten vor allem die Anbieter aus Fernost. Kawasaki etwa hatte die Z900 am Start, ein Motorrad, das in Sachen Leistung, Aussehen und Preis beim Publikum voll punkten konnte. Laverda blieb da nur der Exotenstatus und ein kleiner Vorteil in Sachen Fahrwerk.

Nachdem auch die Japaner den Liter bei ihren Topmodellen vollgemacht hatten, zündete man bei Laverda die nächste Hubraumstufe. 1978 ging der

1200er Dreizylinder an den Start, der bei genauem Hinschen lediglich 1115,3 ccm Hubraum vorzuweisen hatte. Dezentere Etikettenschwindel also, der angesichts vergleichsweise braver 86 PS Motorleistung und stolzen 10 200 Mark Verkaufspreis die größere Verbreitung der Marke auch nicht gerade beförderte. Zum Vergleich: Damals kostete die 850er Moto Guzzi Le Mans 9695 Mark, eine Honda CBX 1000 Sechszylinder 10 160 Mark und die Suzuki GS 1000 auch schon 9695 Mark. Das preisliche Oberhaus markierte BMW mit der vollverkleideten R 100 RS, für die anno



Ein schlankes Rad. Die 1975 präsentierte 500er überzeugte durch stimmige Proportionen, quickes Handling und flotte Fahrleistungen

Für mächtig Aufsehen sorgte die spezielle, gut 280 km/h schnelle Langstrecken-Rennmaschine mit ihrem 1000 ccm Sechszylinder-V-Motor. Hier die Startnummer 26, wie sie beim Bol d'Or 1978 an den Start ging



Die OR 600 Atlas konnte sich im Reigen der Achtziger-Jahre-Enduros durchaus sehen lassen. Aber auch sie konnte keine wirksamen Impulse setzen

1978 immerhin 12 380 Mark vom Konto abgebucht werden mussten.

Im Folgejahr versuchte Laverda, die 1200er mittels wuchtiger Lenkerverkleidung aufzumotzen. Die 1200er SC war geboren, bieder bis tourig in der Erscheinung und mit 11 190 Mark preislich auch nicht gerade sonderlich interessant. Ein Versuch, der gründlich fehlgeschlug. Auch der 1200er Triple rumorte bis '81 mit ungewöhnlichen 180 Grad Hubzapfenversatz. Zwei Kolben bewegten sich also nach unten, während der mittlere gen OT entfleuchte. Im Standlauf erzeugte das einen

etwas kranken, aber dafür höchst interessant klingenden Motorenläuf. In Fahrt gab sich der ruppige Geselle jedoch erstaunlich kultiviert, besonders im niedrigen Drehzahlbereich. Bemerkenswert noch am Rande: Über Inspektionsintervalle lagen damals bei 2500 Kilometern.

Auf dem Mailänder Salin wurde 1975 noch eine andere, recht erfolgreiche Neuentwicklung präsentiert: die Laverda 500. Ein angenehm schlankes, zierliches Motorrad mit technisch anspruchsvollem Doppelnockenventil. Das knapp 500 cm³ starke Motorrad ging rund: 180 km/h und bildete in Gemäch-

Die Sechszylinder-Laverda schockte die Konkurrenz: 30 km/h schneller als die Honda-Werksrenner



enthusiast. Dagegen galt sein Bruder Piero eher als der kühn denkende Techniker.

Geschäftlich waren die Laverda-Motorräder von den anderen Aktivitäten getrennt. So baute Laverda sogar für kurze Zeit Sportflugzeuge. Eine andere Sparte fertigte Hydraulik-Pumpen. Alles schien in bester Ordnung, als man 1982 große Teile der Traktorenproduktion an Fiat verkaufen konnte. Aber die gewonnenen Finanzen versickerten im großen Laverda-Familienclan.

Inzwischen war das Motorradgeschäft dramatisch eingebrochen. Im Jahr 1984 produzierte Laverda nur noch 300 Big Bikes der RGS- und Jota-Modelle. Für die Entwicklung grundlegend neuer 1000er mit Vierzylinder-Motoren fehlte das Geld. Stattdessen glaubte Massimo Laverda an die Zukunft des per Einspritzanlage

emissionsarm verbrennenden Zweitakters. Ein Prototyp mit drei Zylindern entstand. Die großen Viertakt-Dreizylinder wurden nur noch in minimaler Stückzahl, oft auf Verlangen der jeweiligen Landesimporteure hin, hergestellt.

Inzwischen stand Massimo Laverda im Familienclan isoliert da. Sein Bruder Piero drängte darauf, das Motorradgeschäft aufzugeben. Er forcierte stattdessen den Bau eines großen Allrad-Geländewagens. Schließlich sperrten 1985 die Banken die Kredite, Moto Laverda geriet unter staatliche Kontrolle. Ein Ablauf, wie ihm bis vor kurzem auch MV Augusta unterworfen war. Üblicherweise darf bei diesem Prozedere das Unternehmen keine weiteren Schulden anhäufen. Im Gegenzug wird eine Schuldenentlastung auf Zeit vereinbart. In der Praxis bedeutet dies, dass nur noch von heute



Laverda-Anzeige in *Motociclismo* aus dem Jahr 1973. Über 200 km/h Höchstgeschwindigkeit wurden für die 750 SF versprochen

einer Cup-Rennmaschine eine ebenso hübsche wie taugliche Basis für den Pistennachwuchs. Bis zum Ende der Firmenaktivitäten war dieser Motor zuletzt in einer 750er-Version mit von der Partie.

Laverda war ein typischer Familienbetrieb. 1976 verstarb Francesco Laverda, Gründer von Moto Laverda. Sein Bruder Giovanni Battista übernahm nun als Präsident die Führung, Francescos Söhne Massimo und Piero wurden zu General Managern ernannt. Massimo Laverda war ohne Zweifel die treibende Kraft im Motorrad-Geschäft. Ein heißblütiger Zweirad-



Frühwerk. Mit der Laverda 75 fing 1949 alles an. Hier ein Exemplar von 1953

Die Stärke der letzten 750er lag eindeutig auf der Fahrwerksseite



Schlusslicht.
Die 750 S Formula von 2001 ist das letzte Laverda-Modell. Vorläufig

auf morgen produziert werden kann. Also Ware gegen Geld. Zwangsweise kommt es dann zu stockender Produktion und Lieferschwierigkeiten. Allesamt keine guten Bedingungen, um das Ansehen der Marke bei den Kunden zu festigen.

In der Folge gaben sich Investoren die Klinke in die Hand. Die Entmachtung Massimo Laverdas vollzog sich in leisen Schritten. Zeitweise war im Gespräch, eine Kleinserie der legendären Sechszylinder-Longstreckenmaschine aufzulegen.

Die große Laverda-Zeit endete in Deutschland, als 1990 die auf Initiative von Importeur Moto Witt in Köln entstandene SFC 1000 aus der Verkaufsliste verschwand.

Erst zum Modelljahr 1995 tauchte die Marke mit der 650er Sport wieder aus der Versenkung auf. März Motorradhandel in Karlsruhe hatte jetzt den Import in Händen. Dort blieb er bis 1998, als er an den Roller-Vertrieb von P.G.O. weitergereicht wurde. Bis zur Übernahme der Marke durch Aprilia im Jahr 2000 konnten die deutschen Fans bei Stein-Dinse in Braunschweig ihre Prospekte abholen.

Zuletzt war die Laverda 750 S Formula am Start. Ein knapp 100 PS starker Reihentwin mit

elend spitzer Leistungscharakteristik, exzellentem Fahrwerk aber prohibitivem Preis. 22 300 Mark waren 2001 für diese Maschine aufgerufen.

Nun hat sich das Geschäftskarussell ein weiteres Mal gedreht. Inzwischen ging Aprilia samt den Anhängseln Laverda und Moto Guzzi pleite. Piaggio, der bekannte Rollerhersteller (Vespa) ist jetzt samt den eingebundenen Banken am Ruder. Was aus Moto Laverda wird, das steht noch in den Sternen. Die SFC 1000, mit dem von Rotax gefertigten 1000 ccm-Twin ist nach wie vor als kommendes Projekt angekündigt. 549 Stück, exakt so viele wie von der Ur-SFC gebaut wurden, sollen in ebenso exklusiver wie hochwertiger Kleinserie entstehen. Das wird seinen Preis haben.

Wer aktuell die Internetseite der Marke anklickt, dem schwant indes nichts Gutes. Außer der SFC tauchen auf dem Schirm auch die Begriffe „Roller“ und „Quads“ auf. Unter letzterem bekommt man insgesamt zehn Laverda-Quads in der Übersicht geboten. Klar, dieser Markt ist momentan da. Aber es ist bestimmt nicht das, was sich die auf der ganzen Welt nach authentischem Material lechzenden Laverda-Fans wünschen. Drücken wir die Daumen. □



Soll bald kommen: Neue SFC 1000 mit 1000 ccm großem V-Zweizylindermotor



DOMINANO LE LAVERDA 750 A MODENA

1. Gallina, Pessucci (Laverda)
2. Bertorelli, Lolo (Laverda)
3. Falletti, Careghini (Laverda)

Lange vorbei. Laverda dominiert. So textet die Anzeige aus dem Jahr 1970