

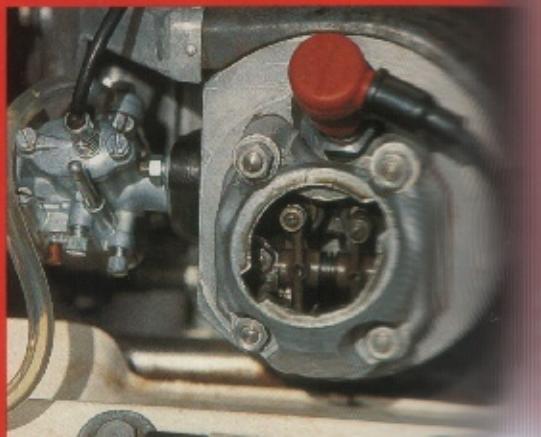


ROLLER-HISTORIE: LAVERDA-VIERTAKTROLLER

Breganzer Bie



ALS WICHTIGE INNOVATION PRÄSENTIERT PIAGGIO EINEN VIERTAKTFÜNFZIGER. GANZ NEU IST DIE IDEE ALLERDINGS NICHT. SCHON VOR 40 JAHREN GAB ES IN ITALIEN KLEINE, ABER FEINE 50-KUBIK-ROLLER OHNE ZWEITAKTFAHNE



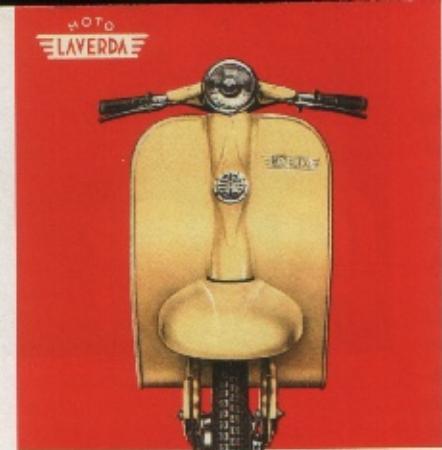


Fotos: Stefan Wolf, Archiv Vogt

Francesco Laverda hatte, so schien es, den Nagel auf den Kopf getroffen. Zwar schlügen sich seine kleinen ohv-Viertaktmaschinen bei italienischen Langstreckenrennen – damals der wichtigste Werbeträger der Firma – seit 1951 mit Bravour. Dennoch hatte der Enkel des Erntemaschinen-Fabrikanten Pietro Laverda, der bereits 1873 seine Firma in Breganze aufgebaut hatte, auf Brot- und Butter-Motorräder gesetzt. 1957 – Alfonso Deportagos

Ferrari war während der „Mille Miglia“ kurz vor Brescia in die Zuschauermenge gerast, zehn Tote und viele Verletzte waren zu beklagen – wurden die populären Straßenrennen verboten. Dies und die Tatsache, dass sich der Motorradmarkt in Italien gerade grundlegend wandelte, brachten den Tüftler und promovierten Physiker Laverda dazu, seine Zweiradfertigung auf brave 50-Kubik-Mopeds umzustellen.

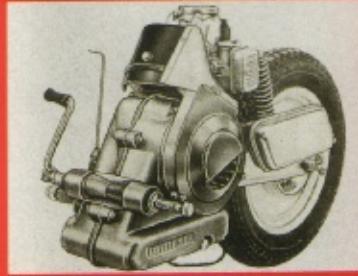
Als in Italien zum 15. Juli 1959 eine neue Zulassungsordnung in Kraft trat, konnten sich Laverda und sein Chefmechaniker Luciano Zen bestätigt fühlen: Motorisierte Fahrzeuge ohne Passagier durften nun schon von 14-jährigen führerscheinfrei und ohne Kennzeichen gefahren werden, sofern der Motor des Vehikels maximal 50 cm³ und 1,5 PS besaß und nicht mehr als 16 Kilogramm wog. Als Höchstgeschwindigkeit waren 40 km/h erlaubt. Pedale waren bald nicht mehr vorgeschrieben, und Laverda, der Rollern bis dahin wenig abgewinnen konnte, kam auf die Idee, einen 50er-Roller mit sparsamem Viertaktmotor auf die Räder zu stellen.



Der Kotflügel war am Beinschild ange-setzt, an den Räder verzögerten Trommel-bremsen mit 105 Millimeter Durchmesser

Kurzschwinge vorne rollte er aber auf Neun-Zoll-Rädern, und der einfach aufgebaute Motor, dessen Ventile über Stößelstangen und Kipphebel betätigt wurden, war robust. Das verblockte Zwei-ganggetriebe wurde per Hand geschaltet. An einen Direktantrieb hatte Laverda sich nicht gewagt, den Kettenantrieb zum Hinterrad jedoch geschickt versteckt und gekapselt. Zum Einstellen der Ventile, aber auch zum Öl nachfüllen wurde der Sitz hochgeklappt und wie beim Auto am Zylinderkopf ein großer Deckel mit Bajonettverschluß aufgeschraubt. In den Tank am Heck passten vier Liter Sprit, der Verbrauch des kleinen Motors wurde optimistisch mit 1,25 Litern auf 100 Kilometer angegeben. Schon bald hatte der kleine Roller seinen Spitznamen weg – gabinetto, Toilettensitz, da die Abdeckung am zunächst noch federunterstützten Solositz in Größe und Form daran erinnerte.

Dank seines Preises – der Laverda kostete mit Tachometer nur 86 000 Lire – verkaufte er sich zunächst einigermaßen. Sogar die Alitalia orderte für ihr Bodenpersonal auf Roms Flughafen Fiumicino



Minderkopf-Klappe auf und ein kurzer Dreh – schon können am einfach aufgebauten Laverda-Motor die oben liegenden Ventile eingestellt werden



Besonders spritzig ist der 1,3-PS-Viertakter nicht. Seine zwei Gänge reichen so eben für 40 km/h Höchstgeschwindigkeit



Sogar am Tacho der Winzlings prangt der Laverda-Schriftzug – diese Mühe macht sich selbst heute nicht jeder Hersteller



Schrauberfreundlich: Schalt-automat hinter dem Kick-starter, Kettenantrieb, ein Auspufftopf rechts und links

VIERTAKT-ROLLER MIT FLIEGEN- GEWICHT

Gesagt, getan: Die kleine Firma aus Breganze legte sich mächtig ins Zeug, den Neuling bis zum Mailänder Salon 1959 fertigzustellen. „Senza patente, senza targa, senza miscela“ („Ohne Führerschein, ohne Kennzeichen, ohne Gemisch“) stand in großen Lettern über dem Roller, der auf den ersten Blick wie die Karikatur einer Vespa wirkte. Mit seiner

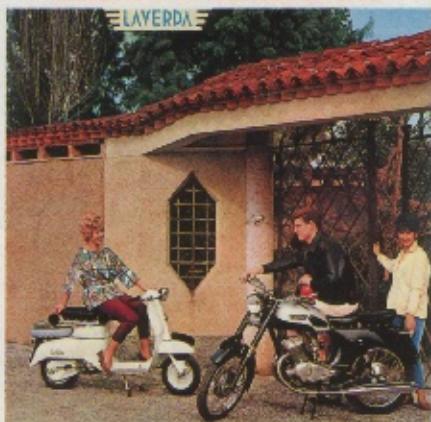
einige der weißen Winzlinge. Parallel zum Zweigangroller wurde eine schnellere Dreigangversion mit 60 Kubik gebaut, der ein leicht umgestricktes Aggregat aus dem erst seit 1958 gebauten Laverdino-Moped als Antrieb diente. Für den Export wurde der Rahmen etwas verlängert, damit er eine Doppelsitzbank aufnehmen konnte. Die beabsichtigte Ausfuhr nach Spanien scheiterte zwar an bürokratischen Hemmnissen, doch Laverda hatte zu Montesa-Chef Mali bereits in den fünfziger Jahren Beziehungen geknüpft.

1960 reiste Laverda-Sohn Massimo gemeinsam mit Zen und den Roller-Gußformen im Gepäck nach Barcelona. Der Handel war bald perfekt: Montesa baute für den spanischen Markt den Laverda-Roller als 50er sowie in der Zwei-Personen-Ausführung in Lizenz.

Für die Briten, wo sich Lambretta und Vespa sehr gut verkauften, dachte sich Massimo Laverda rechtzeitig zum Frühjahr 1961 eine ausgefeilte PR-Aktion aus: Von Breganze aus startete er mit dem langstreckenerfahrenen Lino Marchi nach London. Ein Importeur war schon zuvor gefunden: Eric Sulley aus Nottingham im mittenglischen Nottinghamshire übernahm den Import. Die Presse war benachrichtigt und feierte die beiden zähen Rollerfahrer, die am Tag nach ihrer Ankunft mit dem italienischen Botschafter Clemente Boniver und Laverda-Chef Francesco vor dem Big Ben nochmals für Fotos posierten. „Wir mussten uns extra nochmal dreckig machen, damit es echt aus-



**Shakehands in London 1961 (v.l.n.r.):
Lino Marchi, Clemente Boniver,
Massimo und Francesco Laverda**



ter waren. 1965 wurde die Rollerfertigung in Breganze eingestellt.

Für deutschen Kunden war die Firma Laverda vor vierzig Jahren ein „böhmisches Dorf“. Der Stuttgarter Edmund Bühler, der exotische Marken wie Ducati und Aermacchi in kleinen Stückzahlen vertrieb, wollte dies ändern, schaffte Anfang 1961 einige Exemplare der kleinen Laverda über die Alpen und erfreute damit die neue Zeitschrift „mot“, der er den Roller zum Testen gab. Damals war das Rollerfieber in Deutschland jedoch schon abgeebbt und ein Roller, sei er auch noch so sparsam, gegen die zweitaktende Konkurrenz von Kreidler & Co. nahezu chancenlos. Trotz positiver Bewertung des Testers in der mot-Ausgabe 8/1961 blieb die Marke Laverda bei uns unbekannt. Erst die hubraumstarken Motorräder späterer Jahre brachten den Breganzern deutsche Kundschaft.

Gerfried Vogt

sah“, erinnert sich Massimo Laverda heute. Doch die Fahrt hatte sich gelohnt: Einige hundert Stück des 60 cm³-Maschinchens wurden in Großbritannien verkauft, nicht zuletzt deshalb, weil die einheimischen Hersteller den dort länger anhaltenden Rollertrend verschlafen hatten oder nur schwere „Schlachtschiffe“ anbieten konnten. Insgesamt wurden einschließlich der spanischen Lizenzfertigung etwa 5300 Laverda-Viertakter mit 50 oder 60 Kubik gebaut, wobei die Dreigangversionen wesentlich gefragter waren. 1965 wurde die Rollerfertigung in Breganze eingestellt.

Für deutschen Kunden war die Firma Laverda vor vierzig Jahren ein „böhmisches Dorf“. Der Stuttgarter Edmund Bühler, der exotische Marken wie Ducati und Aermacchi in kleinen Stückzahlen vertrieb, wollte dies ändern, schaffte Anfang 1961 einige Exemplare der kleinen Laverda über die Alpen und erfreute damit die neue Zeitschrift „mot“, der er den Roller zum Testen gab. Damals war das Rollerfieber in Deutschland jedoch schon abgeebbt und ein Roller, sei er auch noch so sparsam, gegen die zweitaktende Konkurrenz von Kreidler & Co. nahezu chancenlos. Trotz positiver Bewertung des Testers in der mot-Ausgabe 8/1961 blieb die Marke Laverda bei uns unbekannt. Erst die hubraumstarken Motorräder späterer Jahre brachten den Breganzern deutsche Kundschaft.

Gerfried Vogt

ROLLER SPEZIAL

IMPRESSUM

Motor-Presse Verlag GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Leser-Telefon 0711/182-1134
Telefax 0711/182-1199 (Föderation)
E-Mail: roller@motor-presse-stuttgart.de
Internet: www.rolleronline.de

Herausgeber:
Paul Pletsch

**Redaktionelle Gesamtleitung
und Chefredakteur**

Dipl.-Ing. (FH) Michael Pfeiffer

Verantwortlicher Redakteur
Werner Enzmann

Leitung Test und Technik
Norbert Kappes

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Eva Breutel, Robert Glück, Stefan Glück,
Michael Orth, Fred Siemer, Gerfried Vogt

Chefin vom Dienst:
Josefine Cardeno

Grafik:
Paramjeet S. Gill (Ltg.),
Béatrice Mebarek, Matthias Rojko,
Thomas Waldhauer

Produktion:
Matthias Ackermann, Edith Bode,
Corinna Ehmann, Regina Faraci, Iris Heer,
Ingrid Michelini, Brigitte Schreiner,
Stefan Widmann

Sekretariat:
Dagmar Widmann

Fotos:
Rossen Gargolov, Bernd Hanselmann,
Jörg Künstle, MPS-Fotostudio,
Katrin Sudn-Heinen

Verlag
Motor-Presse Verlag GmbH & Co. KG,
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart,
Telefon 0711/182-01,
Telefax 0711/182-1349

Leitung Geschäftsbereich Motorrad:
Peter-Paul Pletsch

Leitung Geschäftsbereich Anzeigen:
Nick Vest

Anzeigenleiter:
Claus Schlosser

Verantwortlich für den Anzeigenbereich:
Sabine Bild (Anzeigenpreisliste Nr. 6)

Vertriebsleiter:
Udo Röß

Herstellung:
Rainer Jüttner

Repro:
Nureg Neue Medien, Nürnberg

Druck:
ROTO Staling, 16356 Blumberg/Berlin

Alle Rechte vorbehalten
© by Motor-Presse Verlag GmbH & Co. KG
Für unverlangt eingesandte
Manuskripte, Fotos und Zeichnungen
wird keine Gewähr übernommen

Einzelheftbestellung
Telefon 0711/182-24 25,
Fax 0711/182-17 56
Einzelheft DM 5,-

Abo-Service
70162 Stuttgart,
Telefon 0711/182-25 73,
Fax 0711/182-25 50

**Das nächste
ROLLER SPEZIAL
erscheint am**

26. Januar 2001



**Exportversion mit
verlängertem Rah-
men, neuem Antrieb
und Soziusrasten**



**Verbesserungen am 60-Kubik-Modell: Das
Ersatzrad hinter dem Tank ist mit einer
Bakelite-Rändelmutter leicht abzuschrauben,
die vordere Bremsankerplatte neu**

