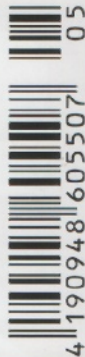


Österreich 6,10 €
Schweiz 10,80 sfr
BeNeLux 6,40 €
Finnland 8,20 €
Griechenland 7,80 €
Italien 7,30 €

CLASSIC

CLASSIKER YOU... SZENE MARKT

**BESTSELLER****YAMAHA RD 250/350****EXKLUSIV
LAVERDA-V6****JAPAN
FEUER****HONDA CB 1100 R****Ur-Werk Harley-
Davidson Knucklehead****Dauerbrenner
NSU 251 OSL****Neu aufgelegt BSA
Gold Star als Nachbau**





Sechs-Bombe

Mitte der 70er-Jahre entstand bei Laverda ein Sechszylindermotor, der die Fachwelt elektrisierte und die Konkurrenz im Langstreckenrennsport pulverisieren sollte.

TEXT: WALDEMAR SCHWARZ; FOTOS: FACT





TOTAL

PLASTEX

26

FIA

GS

PIRELLI PIRELLI

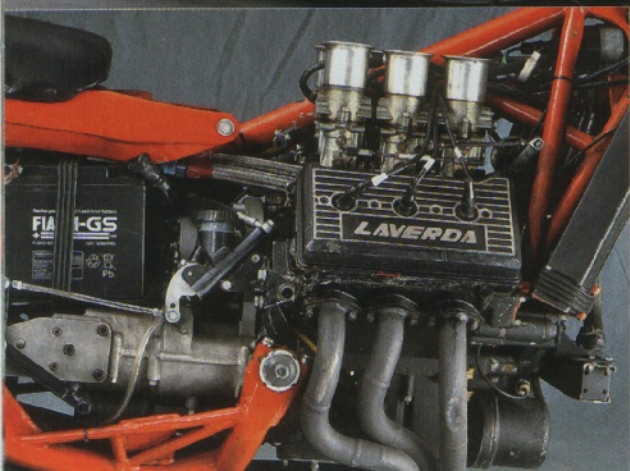
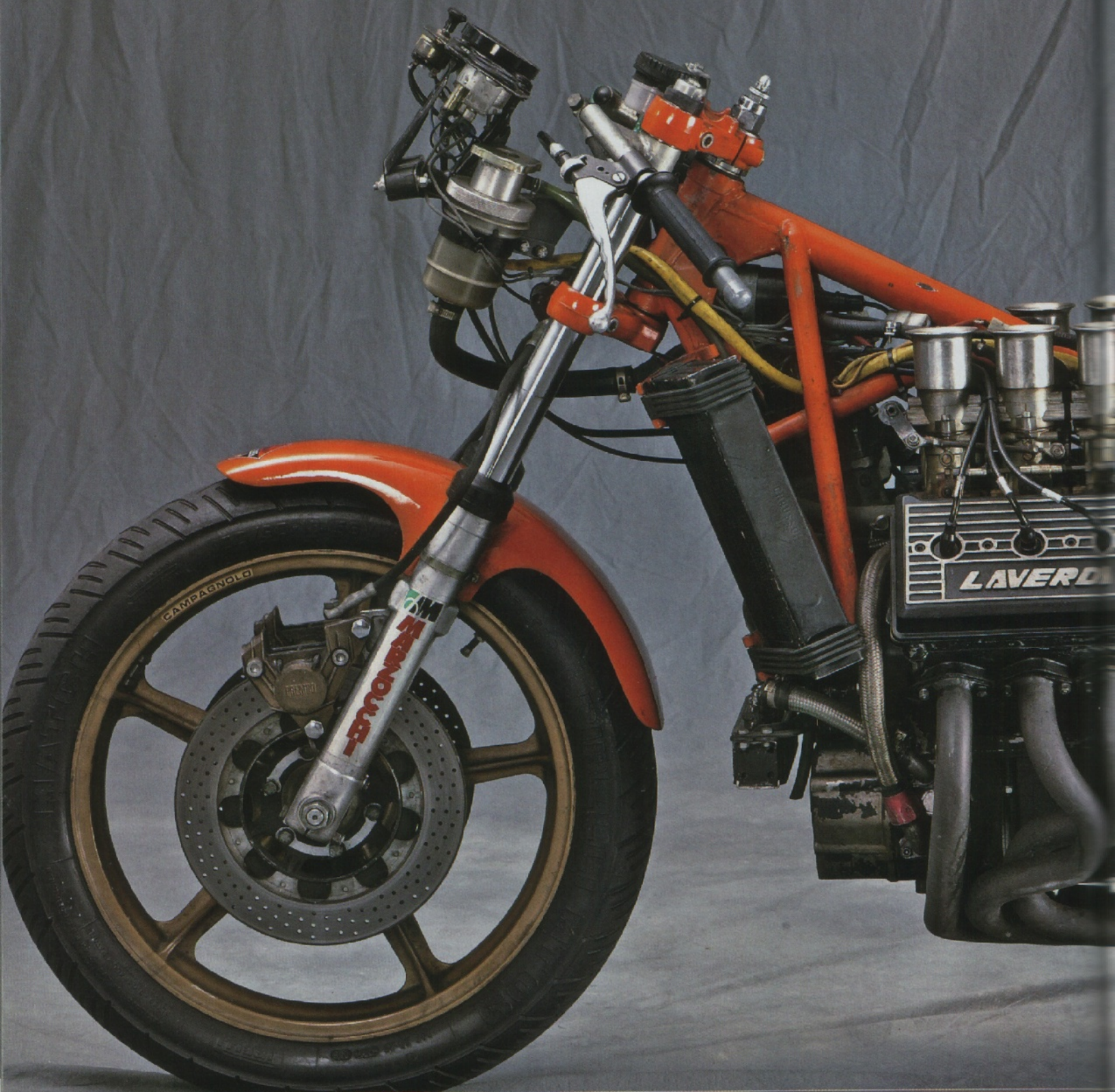
CAMPANOLO



STUDIO *Laverda Sechszylinder*

Piero Laverda verfolgt mit Wohlgefallen das orange Motorrad, das sich in Spa mit heulendem Sound der Spitzkehre La Source entgegenzoomt. Stolz verweist er darauf, dass er und sein Sohn Giovanni die einzige Familie sind, die ein Motorrad eigener Fertigung bewegen, dazu noch im Renneinsatz. Beim nächsten Turn wird

er das heiser hechelnde Sechszylinder-Bike persönlich um den Ardennenkurs treiben. Unter den ohnehin seltenen Zweirad-Sixpacks ist es das außergewöhnlichste – nicht nur wegen des V-Motors, sondern wegen der gesamten Konstruktion. Die Gebrüder Massimo und Piero Laverda schrieben ihrem Motorrad 1975 eine auto-



STUDIO *Laverda Sechszylinder*

ähnliche Laufkultur, eine schmale Stirnfläche und einen Sekundärtrieb per Kardanwelle ins Lastenheft. Ein Reihen-sechszylinder hätte zu breit gebaut. Also entschied man sich für einen 90-Grad-V-Motor mit längs liegender Kurbelwelle, was die Stirnfläche klein hielt und die Umlenkung für den Kardan am Getriebe-

ausgang sparte. Der Motor-Getriebe-Verband übernahm eine tragende Rolle. Ein Jahr nach dem Start stand die Konstruktion, ein halbes Jahr später ein fahrfertiger Prototyp zur Erprobung bereit. Doch nach der Präsentation 1977 auf dem Mailänder Salon gab sie beim Bol d'Or 1978 schon ihre Abschiedsgala.





Labor auf Rädern

Nach dem Bekunden von Firmeneigner Piero Laverda fungierte die Sechszylinder als rollendes Labor für die Serienerprobung, das leider zu früh geschlossen wurde.

TEXT: WALDEMAR SCHWARZ; FOTOS: HUBERT HECKER, MARKUS JAHN, MOTORRAD-ARCHIV

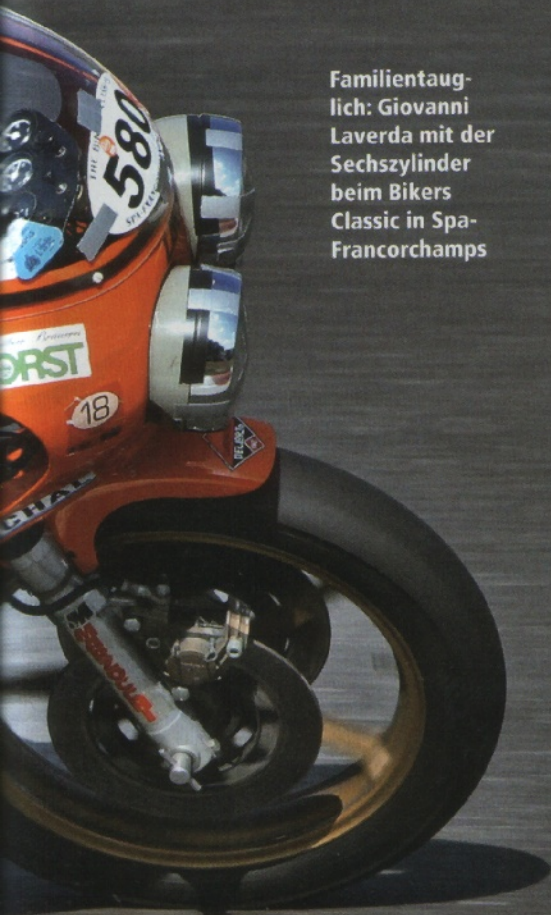
In der Regel sind Motorradkonstrukteure konservativ. Rahmen zum Beispiel haben sich im letzten Jahrhundert nur langsam weiterentwickelt, und an Telegabel und Schwinge halten die meisten Hersteller seit Jahrzehnten fest. Doch zu allen Zeiten gab es Revoluzzer, die althergebrachte Bahnen verließen und Neuland betraten.

Zu diesen zählt Piero Laverda, der einstige Firmenchef der Traditionsmarke aus Breganze, auch den Konstrukteur Alfieri,

der in den 70er-Jahren unbelastet von jeglicher Erfahrung auf dem Zweiradsektor das ungewöhnliche Langstreckenrennmotorrad, die Laverda Sechszylinder entwarf. Die Handschrift Alfieris, der lange bei Maserati tätig war, kann automobile Züge nicht verbergen. Stolz ist Piero Laverda zu allererst auf den Motor, dessen Layout die klassischen Elemente damaliger Formel-2-Triebwerke trägt. Vom Hubraum abgesehen könnte der 90-Grad-V6 direkt aus einem

solchen Renner stammen. Als Laverda 1975 mit der Konstruktion der Sechszylinder begann, waren Motoren mit zwei oben liegenden Nockenwellen im Motorradbau zwar schon auf dem Vormarsch, doch vier Ventile pro Zylinder, Wasserkühlung und die Aufteilung des Hubraums auf sechs Zylinder in V-Formation standen nicht auf der Tagesordnung. Auch die sechs Fallstromvergaser, die auf den geradlinigen Einlasskanälen sitzen, sind Derivate aus dem Automobilrennsport. Weniger sportlich fällt dagegen das Gewicht aus. Der Verzicht auf teure Werkstoffe, die getrennte Bauweise von Motor und Getriebe und nicht zuletzt die lange Schwinge mit dem Kardanantrieb, eine ursprüngliche Forderung im Lastenheft für problemlosen Alltagsbetrieb, treiben die Masse auf über 240 Kilogramm.

Am Anfang für die Serienproduktion vorgesehen, wollte Laverda die Leistungs-



Familientauglich: Giovanni Laverda mit der Sechszylinder beim Bikers Classic in Spa-Francorchamps

Sicherheitskleidung: Testfahrer auf der hauseigenen Versuchsbahn



Testival: MOTORRAD durfte die Sechszylinder exklusiv testen



Gesetzestreu: Das Probekennzeichen gestattet dem Rennmotorrad den Alltagsbetrieb



fähigkeit des Konzepts auch im Rennsport beweisen und schickte die V6 zur Feuerprobe 1978 zum Bol d'Or nach Le Castellet. Piero Laverda ist noch heute stolz auf die etwa 140 PS starke Tausender, die mit 276 km/h auf der Mistral-Geraden die Messlatte hoch legte und damit schneller war als die siegreichen Honda. Doch nach acht Stunden quittierte ein Nadellager im Kreuzgelenk des Kardantriebs den Dienst und legte den Sechszylinder lahm.

Zwar beschloss die Firmenleitung, die V6 nicht in Serie zu bauen (siehe Interview), 1980 bekamen aber Tester von MOTORRAD die Chance, die exklusive Laverda zu fahren, und zeigten sich von der Leistung und der Handlichkeit des Powerpacks begeistert. Auch heute noch beeindruckt der unverwechselbare Sound und die selbst für moderne Verhältnisse respektable Fahrleistungen.

Dauerprüfung: Testfahrer erproben den Sixpack auf der Straße





Papa Piero und Sohn Giovanni sind heute noch stolz auf den Sechser aus hauseigener Produktion

INTERVIEW mit Piero Laverda

Laverda sammelte mit der Sechszylinder in den 70er-Jahren grundlegende Erfahrungen, doch die hoch gesteckten Erwartungen blieben dem Konzept verwehrt.

TEXT: WALDEMAR SCHWARZ; FOTOS: FACT

Hat die Firma Laverda die Sechszylinder in Eigenregie entwickelt, und wie viele Leute waren in das Projekt involviert?

Das gesamte Motorrad wurde im Haus entwickelt. Ende 1975 startete das Projekt, bereits Anfang 1977 stand die Maschine zum Test bereit. Die Konzeption übernahmen Chefkonstrukteur Luciano Zen und der von Maserati zu Laverda gewechselte Motorenkonstrukteur Dottore Giulio Alfieri. Auch der Aufbau des Prototypen geschah im Hause. Ein Jahr lang arbeiteten 30 Leute ausschließlich an der Entwicklung, danach entstand in sechs Monaten ein komplettes Motorrad.

Warum stoppte Laverda das Projekt? Wären die Kosten zu hoch geworden?

Das ist nicht der Grund. Wir hätten das Motorrad zu einem Preis angeboten, der heutzutage ungefähr dem

einer MV Agusta F4 1000 S entspricht. Zudem hatten wir eine Vororder von etwa 1500 Maschinen von Enthusiasten aus der ganzen Welt. Doch dann erstellten wir eine Studie für die Produktion und den Service und mussten leider erkennen, dass unser Händler-Netz nicht in der Lage gewesen wäre, den aufwendigen Service, den so ein Motorrad verlangt, sicherzustellen.

Was war der Grund für eine derart aufwendige Konstruktion?

Die Nachfrage nach den Zwei- und Dreizylindern ging zurück, und wir mussten etwas Neues machen. Dabei bot sich dieses Motorenkonzept für eine modulare Bauweise geradezu an, denn es eröffnete viele Optionen. So hätte man, sozusagen scheinweise, einen V2 oder V4 vom Sechszylinder ableiten oder aus einer Zylinderbank einen Reihendreizylinder

realisieren und damit Hubräume von 500 bis 1500 cm³ abdecken können.

Wie viele Motorräder gab es, und wie viele existieren heute noch?

Es gab und gibt nur ein einziges funktionsfähiges Motorrad, das Sie hier in Aktion erleben konnten. In Sammlerhand befindet sich ein zweites, aus Ersatzteilen aufgebautes Exemplar, das aber nicht funktionsfähig ist, weil die Elektronik fehlt. Und die ist bei Magneti Marelli nicht mehr zu kriegen.

Was war an dem Konzept so ungewöhnlich?

Die Laverda Sechszylinder war das schnellste Labor, das je gebaut wurde. Sie war auch über 250 km/h noch sicher und fahrstabil. Doch Spaß beiseite, die Sechszylinder war ein Meilenstein, was die Fahrwerksstruk-

tur anging: Sie stieß die Tür zu modernen Chassis Konzepten auf. In ihren Aufbau floss eine Menge Erfahrung aus der Automobil- und Motorradentwicklung. Schauen Sie sich nur das Fahrwerk an, Motor und Getriebe stellen praktisch den wichtigsten Teil des Rahmens. Der Teil, den man als Rahmen sehen kann, ist vorn am Motor und hinten mit dem Getriebe verschraubt, die Schwinge im Motorgehäuse. Bei unserem Motorrad dient der Motor-Getriebe-Verbund also wirklich als tragendes Bauelement. Dies ist übrigens eine Konstruktion, wie man sie mittlerweile häufiger sieht. Sie stellt die Basis für moderne Fahrwerke dar. Die Sechszylinder-Laverda ist auch heute noch ein Mythos für alle Anhänger der Marke.

Herr Laverda, vielen Dank für dieses Gespräch. □