



LAVERDA
750
la Diva



Laverda 750 – La Diva

Die Geschichte eines italienischen Motorrades, betrachtet durch die Bilder des Studio Vajenti.

von Franco Daudo, Übersetzung von Peter Hermann

VORWORT

Auch wenn in den letzten Jahren eine Anzahl Bücher über die Marke Laverda erschienen sind, ist das Angebot keineswegs üppig.

Insbesondere in den vergangenen Jahrzehnten haben kompetente Autoren einige Bücher veröffentlicht, sowohl in Italien als auch weltweit.

Brauchen wir daher noch ein Buch über Moto Laverda?

Erstens, das Jahr 2019 markiert das 70. Jubiläum der Firmengründung, und was gäbe es besseres, als diesen wichtigen Meilenstein mit einem Buch zu zelebrieren?

Zweitens, es gibt ein unermessliches Erbe, das durch die vergangen Höhen und Tiefen der Entwicklung der Firma seit den späten 1980'ern gerettet worden ist und das eine heutige Würdigung verdient. Es ist ein Archiv zeitgenössischer Fotos, von Moto Laverda beauftragt und aufgenommen durch das Studio Vajenti zwischen den 1960'er und 1980'er Jahren. Ein Erbe, das, dank der Arbeit und Leidenschaft von Carlo Vajenti und seiner Stiftung, uns in erstaunlich gutem Zustand heute vorliegt. Das Herz dieser Sammlung sind sicherlich die Studio- und Alltagsaufnahmen die in den 1970'er Jahren entstanden sind. Diese Aufnahmen fokussieren auf die mittlerweile ikonisch großen Breganze Modelle, die 750 Zweizylinder und die 1000 Dreizylinder.

Daher haben Carlo und ich entschieden, dieses erste Buch den 750 Modellen zu widmen. Ein Motorrad, das einen Wendepunkt in der italienischen, sowie weltweiten Motorradindustrie markiert, und Subjekt einiger einprägsamer und künstlerischer Fotosessions wurde.

Zu einer Zeit, als Vermarktungs- und Informationskonzepte bei weitem nicht die Reichweite und Professionalität besaßen, wie sie es heute tun, drehte sich das Produkt sowie das Firmenimage um Schönheit. Diese Schönheit wurde durch ein zu seiner Zeit technologisch fortschrittliches Produkt vermittelt, und wurde an ausgesuchten Schauplätzen in der unmittelbaren Nachbarschaft zu Breganze (die Veneto Region und Städte) dargestellt, eine Region, die der Laverda Familie schon immer nahe stand.

Orte und Landschaften, die über Jahrhunderte eine wichtige historische, kulturelle und künstlerische Bedeutung erreicht haben, verbunden mit den kreativen und technischen Fertigkeiten des Fotografen, haben uns eine Fotosammlung von zeitloser Schönheit beschert, die ebenfalls das Zeugnis einer Legende der italienischen Motorradindustrie geworden ist.

Das Studio Vajenti gehörte zu den ersten welches Motorräder im Studio fotografiert haben, ohne dass die Motorräder auf ihren Haupt- oder Seitenständer standen. Ein Detail, als Photoshop noch

weit entfernt war, das eine gewisse Kunstfertigkeit vom Fotografen abverlangte, um das Motorrad im statischen Gleichgewicht erscheinen zu lassen.

Die Absicht, die mit diesem Buch verfolgt wird, ist nicht eine technische oder enzyklopädische Auflistung der Produkte der Firma Moto Laverda, sondern die Geschichte und Entwicklung der 750 Modelle mit allen Derivaten mit Hilfe der „offiziellen“ Fotos darzustellen. Vor allem geht es uns darum, diese außergewöhnliche Sammlung dem Leser zugänglich zu machen, damit deren Schönheit in vollem Umfang genossen werden kann.

In den vergangenen Jahren der kulturellen und wirtschaftlichen Umbrüche, war Moto Laverda oft nicht in der Lage, die Ansprüche des heranwachsenden Motorradmarktes zu erfüllen. Die Geschwindigkeit der Entwicklung und Änderungen erforderte, dass oft vor-serien Modelle für Presse und Werbung herangezogen wurden. Diese Motorräder hatten oft Details, die es nicht zur Produktion schafften. Oft genug wurden sogar Prototypen abgebildet, etwas was heute undenkbar wäre! Dieses Buch beinhaltet viele solcher „offiziellen“ Fotos. Wo immer möglich haben wir entsprechende Hinweise hinzugefügt.

Viel Spaß beim Lesen, und vor allem, die Bilder genießen!

Vicenza, April 2019

Giovanni Laverda

DIE GROSSEN LAVERDA 650 UND 750 ccm ZWEIZYLINDER

1949-1967: die Ursprünge

Eine italienische Geschichte. Wer außer Moto Laverda könnte besser die Rolle eines der führenden Motorradhersteller der nachkriegs Renaissance des Landes darstellen? Aber solche Sachen passieren nicht durch Zufall. Hinter dem Erfolg der Firma Moto Laverda steht eine Familie, die sich Technik und Wirtschaftskultur verschrieben hat. 1873 eröffnete Piero Laverda seine Werkstatt, um Agrarmaschinen herzustellen, als Ergänzung zu den landwirtschaftlichen Aktivitäten der Familie. Später wurde es Aufgabe seiner Söhne, Giovanni und Antonio, die Arbeit des Vaters fortzuführen. Besonders Antonio konzentrierte sich auf die industrielle Entwicklung des Unternehmens, das unter seine Führung rasch florierete. Von Antonios zehn Kindern, sechs Söhne und vier Töchter, war besonders Francesco technologisch und wissenschaftlich begabt. Nachdem er sein Diplom in mathematischer Physik der Universität Padua erhielt, hat er 1937 die Führung der technischen Abteilung der Firma übernommen. Francescos Maschinen waren komplexer, aber auch effizienter, und er war sozial engagiert. Auf seiner Initiative hin entstanden Schulen zur Ausbildung junger Arbeiter und Techniker. Seine technische Begabung und seine Vision für die Zukunft hat ihn 1947 bewogen, ein leichtgewichtiges Motorrad für die Massenproduktion zu entwerfen. So beteiligte er sich an dem industriellen Wiederaufbau durch Klein- und Großindustrie im nachkriegs Italien, angeführt im Zweiradsektor durch Piaggio. Nur ein Jahr später, mit Hilfe von Luciano Zen und Giuseppe Mambrelli, konnte er einen Prototyp eines 75ccm Motorrades vorstellen. Daraufhin wurde eine produktionsfähige Version gefertigt, welche nach erfolgreichen Tests schnell produktionsreif wurde. So wurde am 13. Oktober 1949 die Firma „Moto Laverda, di Francesco Laverda e Fratelli s.a.s.“ gegründet, mit Luciano Zen als allererstem Angestellten. Die ersten 75ccm Modelle erschienen 1951 und bereits 1953 konnte die junge Firma ihre neu entstandenen Fertigungsanlagen in der via Mazzini, im Zentrum Breganzes, einweihen. 1955 wurde ein 100ccm Modell dem 75ccm Modell zur Seite gestellt. Beide sollten später große sportliche Erfolge verbuchen, insbesondere bei den populären italienischen „Gran Fondo“ Straßenrennen. Die erste historische Periode in der Laverda Geschichte dauerte von 1947-1958, hier wurden bis zu 5-6000 Einheiten pro Jahr gefertigt. Während der zweiten Periode von 1959 bis 1967 konsolidierte sich die Firma und expandierte die Produktion auf Mopeds und Motorroller, sowie eine Ausbreitung in Richtung größerer Hubräume, wobei eine interessante 200ccm Zweizylinder entstand. Dennoch, die allgemeine Rezession, die der Motorradindustrie in den frühen 1960'ern zu schaffen machte, konnte nicht ignoriert werden. Insbesondere das Aufkommen kleiner, sparsamer Autos hat den Verkauf kleiner Alltagsmotorräder nahezu unmöglich gemacht. Dieser Rückgang zwang die Firma, sich neu auszurichten und neue Produkte zu entwickeln, um neue Märkte zu erschließen und zu überleben.

1968-1976: das Golden Zeitalter

Massimo Laverda, Francescos Sohn, wurde zur Schlüsselfigur bei der Restrukturierung der Firma, als die Motorradfertigung sich in Richtung hubraum starker Modelle bewegte. 1961 wurde er im Alter von 23 Jahren Generaldirektor. Durch seine excellenten technischen und wirtschaftlichen Kenntnisse, sowie seine Fähigkeiten, andere zu motivieren und zu involvieren, konnte Massimo Moto Laverda neben die bereits etablierten grossen Motorradmarken stellen, auch neben den bereits präsenten japanischen Werken. Tatsächlich war es ein Modell „Made in Japan“, das die

Inspiration gab, das Modell zu entwerfen und das nun das Thema dieses Buches ist. „Alles fing mit unserem 125ccm Viertakter an“, erinnert sich Piero Antonio Laverda, seit 1973 neben seinem Bruder Massimo in der Fabrik tätig. „Auf dieser Basis entwickelten wir eine Geländeversion die die Agrati Brüder, Besitzer der Marke Garelli, in den USA unter deren Namen verkaufen wollten. Daher wurde Massimo in den USA eingeladen, wo er einen Motorradmarkt vorfand, der sich von dem Europäischen gänzlich unterschied. Während des Besuchs traf er sich mit Importeuren und Händlern, sowie amerikanischen Journalisten. Insbesondere traf er Jack McCormack, ein ex-Marine, der nach einer Zusammenarbeit mit Honda America dabei war, Suzuki Motorräder in den USA zu importieren. McCormack war daran interessiert, qualitativ hochwertige europäische Motorräder zu importieren, um sie unter seine Eigenmarke American Eagle zu vertreiben. Er sagte Massimo, dass er bereit wäre, einen grossen viertakt Zweizylinder abzunehmen, sollte Moto Laverda so etwas liefern können. Als Vorbild nannte er die Honda CB77 Super Hawk, einen 305ccm parallel Zweizylinder.“ Nachdem ein Exemplar dieses Modells in Breganze eintraf, überzeugte Massimo seinen vorerst skeptischen Vater, an diesem ambitionierten Projekt teil zu nehmen. Luciano Zen als Konstrukteur und Adriano Valente als Zeichner waren mit von der Partie. Das japanische Motorrad wurde genauestens untersucht und die ersten Entwürfe zu einer 650ccm Zweizylinder entstanden. Um der Aufgabe gewachsen zu sein, wurde der Motor großzügig dimensioniert, um ein größtmögliches Maß an Zuverlässigkeit zu erreichen. Das Gewicht lag bei etwa 90kg. Als der 650ccm Prototyp 1966 auf der Earls Court Show in London vorgestellt wurde, zeigten Insider sowie das Publikum enormes Interesse. Dadurch wurden Massimo und sein Team in ihrem Vorhaben verstärkt. „1967 kam McCormack nach Breganze um den Prototyp zu inspizieren“ erzählt Piero Laverda weiter, „und machte Vorschläge, um das Motorrad für den amerikanischen Käufer attraktiver zu machen. Wir willigten ebenfalls ein, ihm unser 125ccm Geländemodell, vergrößert auf 150ccm, zu liefern. Dieses Modell wurde mit einer Tank/Sitzbank Kombination aus Glasfaser verstärktem Kunststoff ausgestattet, um dann als American Eagle Renegade angeboten zu werden“

650

Die neue 650 zeigte in eindrucksvoller Weise die radikale Abkehr von der bisherigen Motorradbauweise, wie sie Massimo während seines USA Aufenthalts erkannt hatte. Das Motorrad war ein modernes „Big Bike“ mit einem sogenannten Diamant-Rahmen, der größtenteils vom Kraftstofftank verdeckt war, dem Honda Vorbild sehr ähnlich. Dadurch blieb der Motor komplett sichtbar und wurde zum zentralen Blickfang des Motorrades. Diese Bauart, sowie die aller nachfolgenden Laverda Modelle, war das Werk von Lino Borghesan, der Sohn eines Anstreichers. „Er war ein grossartiger Konstrukteur und Techniker, und arbeitete eng mit Zen zusammen“ berichtet Giovanni Laverda, Pieros Sohn, der die Aufgabe des weltweiten Erhalts und Pflege der Marke Laverda übernommen hat. „Borghesan fertigte eine Reihe von Entwürfe nach seinem Geschmack für den Aufbau und Ausstattung. Diese wurden der Firmendirektion vorgelegt für deren Zustimmung. Linos Sohn Enrico ist mittlerweile ebenfalls ein erfolgreicher Konstrukteur in der Industrie, was die familiäre Begabung bestätigt.“ Aber es war der Motor, der das Motorrad von dessen europäischen Konkurrenten abhob. Zu den Besonderheiten gehörten das horizontal geteilte Kurbelgehäuse (das die präzisen Ausrichtung der Kurbelwelle sowie Getriebewellen erlaubte und eine Öldichtheit beinahe garantierte), eine einfache kettengetriebene oberliegende Nockenwelle, das Fünfganggetriebe sowie einen elektrischen Anlasser (der ganz besondere Zustimmung seitens der Käufer fand). Die Motorendimensionen waren 75 x 74mm für Bohrung und Hub, was einen Hubraum von 653ccm ergab. Das Kompressionsverhältnis war 8,9:1 und die Leistung wurde mit 50PS bei 6800/min angegeben. Fahrversuche und Erprobung wurden durch Stefano Rizzitelli, Giuseppe Andrighetto, Augusto Finetti und Mario Busatto durchgeführt. Mitte

April 1968 begann die Produktion, und aus den ersten zehn gefertigten Motorrädern wurden vier ausgewählt und zur Teilnahme an der „7. Motogiro d'Italia“ genannt. Dieser Wettbewerb war die ideale Gelegenheit, die Motorräder bis zum Äussersten zu belasten. Die Senffarbenen Motorräder, drei 650 und eine 750, wurden von Gorini, Passerini, Dossena und Rizzitelli gefahren und kamen alle ohne größere Vorkommnisse ins Ziel. Dossena, auf einer 650 mit der Rahmennummer *1003*, erreichte den Sieg in der Klasse „D“ (über 250ccm). Von da an wuchs der Erfolg der Laverda Motorräder derart, dass es 1973 nötig wurde, eine neue Fertigungsanlage am Stadtrand von Breganze in Betrieb zu nehmen. Hier erfuhr Massimo in der Direktion Verstärkung von seinem jüngeren Bruder Piero Antonio, der soeben sein Ingenieursstudium absolviert hatte. In einer knapp zehn Jahre dauernden Produktion wurden 18634 Exemplare der verschiedenen Laverda 750 gefertigt, beginnend mit der Rahmennummer *1001* und endend mit *19634*. Die Reihe umfasste die Modelle GT, S, SF, SF1, SF2, SF3, GTL und SFC. Diese wurden in Europa, USA, Süd-Amerika, Süd-Afrika, mittleren Osten, Australien und Japan verkauft und stellten einen Meilenstein in dem weltweiten „Big Bike“ Phänomen dar.

750 – 750 GT

Die Dimensionierung des Motors erlaubte eine einfache Vergrößerung des Hubraums. Durch die Erweiterung der Bohrung von 75 auf 80mm stieg der Hubraum auf 743,5ccm und eröffnete den „750“ Markt für die Motorräder aus Breganze, die ersten „Big Bikes“ der modernen Ära. Die 750 wurde gleichzeitig mit der 650 gefertigt, von denen nur 52 Exemplare entstanden sind. 1969 wurde die Bezeichnung „GT“ hinzugefügt, um das Modell von der sportlicheren „S“ zu unterscheiden.

750 S

Mit der 1969 vorgestellten 750S Modell erlebte die Firma Moto Laverda einen Verkaufserfolg. Die 750S war die sportliche Variante der 750 und hatte durch erhöhte Kompression, geänderte Nockenwellen sowie offen ansaugende Vergasern einen leistungsgesteigerten Motor mit nunmehr 60PS. Änderungen erfuhren auch der Rahmen, Vorderradbremse, die Form des Kraftstofftanks, der Schutzbleche und des Sitzes, was zu dem sehr charakteristischen Erscheinungsbild dieser Maschine beitrug.

750 SF

1970 erschien das Modell 750SF, oder „Super Freni“ (wörtlich „Super Bremse“). Hierdurch erreichte das Modell 750 die nächste bedeutende Stufe ihrer Evolution. Moto Laverda zog es vor, selber eigene Trommelbremsen zu entwerfen und zu bauen, und somit die Zusammenarbeit mit dem Zulieferer Grimeca, der die Naben und Bremsen für die Modelle GT und S geliefert hatte, zu beenden. „Die Bremsnocken hatten eine derart aggressive Gestaltung, dass es bei kalten Bremsen zur Überbremsung und Blockieren des Vorderrades kommen konnte“ erklärt Giovanni Laverda. „Mein Grossvater Francesco half bei der Entwicklung einer neuen Doppel-Nocken Bremse, obwohl er eigentlich nichts mehr mit dem täglichen Betrieb in der Fabrik zu tun hatte.“ Daraus resultierte eine innovative 230mm Bremse mit einem effizienten Be- und Entlüftungssystem, das das typische Bremsfading auf ein Minimum reduzierte. Das Hebelsystem erlaubte zudem eine sehr kontrollierte Bewegung der Bremsbacken, auch bei niedrigen Geschwindigkeiten. Die erste Version von 1970 hatte gegenläufige Hebel, die zusammen gezogen wurden, die zweite hatte Hebel, die untereinander gelenkig verbunden waren und sich in gleicher Drehrichtung bewegten. Weitere

Änderungen betrafen den Rahmen mit steilerem Lenkkopfwinkel und niedrigerem Schwerpunkt für eine leichtere Handhabung. Beim Fahren offenbart sich die SF als „heavy-duty“, mit einem unbeirrbar geraden Lauf dank der steifen Rahmen und excellenten Ceriani Federungs-elemente, braucht aber in Kurven eine starke Hand. Hier zollt das Motorrad den Tribut des höheren Gewichts im Vergleich zu ihrer englischen Konkurrenten, die sich traditionell auf kurvigen Straßen wohlfühlen. Ihre Stärken liegen in einer enormen Zuverlässigkeit und die Fähigkeit, hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten zu erreichen, obwohl die 360° Kurbelwelle eine gewisse Komforteinbusse durch Vibrationen mit sich bringt.

750 SF 2. Serie

Eine überarbeitete Version der SF erschien 1971 und wurde 1972 dem Publikum zugänglich gemacht. Der Kraftstofftank wurde länger und neu gestaltet, die Sitzbank erhielt einen Höcker aus glasfaserverstärktem Kunststoff mit kleinem Staufach und abschliessbarem Deckel. Die Instrumente waren nun vom japanischen Hersteller Nippon Denso. Diese zweite Version war ein enormer Verkaufserfolg und wurde in vielen europäischen Ländern ein Bestseller. Der Kunde hatte die Wahl aus einer Palette von insgesamt 16 Farben, Metallic- sowie Pastelltöne.

750 SF1

Für das Modelljahr 1973 erfuhr die SF eine Reihe weiterer Verbesserungen, obwohl die Trommelbremsen beibehalten wurden, zu einer Zeit, als die japanische Konkurrenz durchweg mit Scheibenbremsen ausgerüstet war, angeführt durch die 1969 vorgestellten Honda CB750 Four. Die neugestalteten Bremshebel machten das Einstellen etwas einfacher gegenüber der Vorgängerversion. Wegen restriktiver Geräuschemissionsgesetze wurde eine neue Abgasanlage nötig. Diese bestand aus einem Vorschalldämpfer unter dem Getriebe und zwei Conti Schalldämpfern mit Gegenkonus. Durch gesammelte Erfahrungen aus den vorherigen Versionen und die Verfügbarkeit verschiedener Baugruppen wurden viele weitere Details geändert. Der Motor erfuhr eine gründliche Überarbeitung, hauptsächlich basierend auf gesammelter Rennerfahrung mit den SFC Modellen. Der Zylinderkopf erhielt grössere Ventile und die Kühlrippen wurden anders gestaltet. Der Kopf hatte nun 16 statt 17 Kühlrippen, der Zylinder nun 13 statt 14 Rippen. Die SF1 war das letzte Modell mit Trommelbremsen vorn und hinten.

750 SF2

Die Trommelbremse im Vorderrad wurde 1974 durch eine Scheibenbremse ersetzt. Um diese einschneidende Weiterentwicklung an Moto Laverdas wichtigstes Modell zu dokumentieren wurde die Modellbezeichnung durch eine „2“ ergänzt. Anfangs wurde eine Scheibe an der 35mm Ceriani Telegabel montiert, die zweite Scheibe war eine Option. Diese wurde aber schnell zur Standardausrüstung und die Gabelstandrohre wuchsen auf 38mm Durchmesser. Der Einzelsitz mit Höcker blieb Standard, aber eine lange Sitzbank für zwei Personen war ebenfalls eine Option. In der Periode 1973-74 erreichte die 750 die Spitze ihrer Popularität und die Produktionskapazität wuchs auf 25 Einheiten pro Tag, etwa doppelt so hoch wie bei den GT und S Modellen 1968-69.

750 SF3

1976, als das Dreizylindermodell bereits einige Jahre auf den Markt war und die Verkäufe der 750 langsam abnahmen, hat Moto Laverda die finale Evolutionsstufe der 750 eingeleitet. Zweck war neue Komponente einzubinden, um dem Motorrad ein moderneres Erscheinungsbild zu geben, da das ursprüngliche sich nur sehr wenig geändert hatte seit der Einführung der SF. Auf der technischen Seite waren Räder nun aus Aluminiumguss von der Firma FLAM und trugen Scheibenbremsen vorn wie hinten. Die markanteste kosmetische Änderung betraf die Doppelsitzbank mit Bürzel, ähnlich der Sitzbank der 1000 3CL Modelle.

750 GTL

Auf der 1973 Milan Motor Show stellte Moto Laverda den Nachfolger der 750GT vor. Die neue 750GTL, wobei das „L“ für „Lusso“ (Luxus) stand, verband die technischen Verbesserungen der SF Modelle mit einem moderneren Erscheinungsbild, ohne den Charakter der originalen GT zu sehr zu verändern. Der Motor verblieb in seiner GT Tourenspezifikation, das Design der Ausstattung war das Werk des Architekten Giancarlo Daneu, der auch als Tester für das italienische Motorradmagazin Motociclismo arbeitete. Die Markteinführung wurde bis 1975 verzögert. Dieses Modell behielt die Trommelbremsen an Vorder- und Hinterrad, bekam eine lange zweipersonen Sitzbank mit Haltebügel für den Passagier sowie einen hohen Lenker. Die GTL konnte mit verschiedene Accessoires wie Windschild oder Packtaschen ausgerüstet werden, die den Tourencharakter des Motorrads unterstrich. Das Modell diente auch als Basis für verschiedene Militär- und Polizeiversionen, die, unter anderem, in Italien und mittleren Osten (besonders Kuwait) in Dienst gestellt wurden.

LAVERDA 750 SFC: DER PRODUCTION RACER

In den frühen 1970'er Jahren wiesen die am Markt befindlichen „Big Bikes“ Leistungen auf, die an die zeitgenössischen Grand Prix Maschinen heranreichten, zumindest auf dem Papier. Daher wurde eine Rennkategorie kreiert, bei der diese Maschinen im Wettbewerb gegeneinander antreten konnten, wobei nur wenige technische Änderungen gegenüber dem Serienzustand erlaubt wurden. Man sprach von „Derivate della serie“, wörtlich „Superbikes“, Maschinen die an Wochenenden auf der Rennstrecke bewegt werden konnten aber dennoch zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen waren. Diese Art Wettbewerb ging nicht unbemerkt an Breganze vorbei (besonders die langen Endurance Wettbewerbe). Es wurde erkannt, dass dieses eine exzellente Gelegenheit wäre, die Stärke und Zuverlässigkeit der eigenen Motorräder dem Publikum zu demonstrieren. Mit Hilfe des niederländischen Importeurs wurde bereits 1969 die Teilnahme an dem 24 Stunden Rennen in Oss organisiert, ein Rennen, das in Italien zwar nahezu unbekannt war, aber im restlichen Europa eine gewisse Bedeutung errungen hatte. Trotz einiger unvermeidbarer technischer Probleme, die Luciano Zen durch sofortiger Detailänderungen lösen konnte, bewies die 750, dass sie ohne Weiteres grossartige Resultate bei den Langstreckenrennen einfahren konnte. In Italien fanden diese immer mehr Zuspruch nach Einführung der „500 km“ Formel. Nach den anhaltenden Erfolgen wurde daher 1971 in Breganze überlegt, ein speziell für Wettbewerbe zugeschnittenes Modell herzustellen, ein richtiger „Production Racer“. Dieses Modell sollte nur in kleinen Stückzahlen ausschließlich für Wettbewerbszwecke entstehen und sollte ohne weitere Änderung konkurrenzfähig sein. In der Zwischenzeit war die S durch die SF ersetzt, und dieses Modell bildete

die Basis für die SFC, wobei das „C“ natürlich für „Competizione“ (Wettbewerb) stand. Das Rezept war einfach: Motortuning, ohne die Zuverlässigkeit zu beeinträchtigen, ein Satz Stummellenker, zurückverlegte Fußrasten, einen offenen Megafonauspuff, einen Einzelsitz mit integrierten Nummernschildern, einen grösseren Treibstofftank und eine aerodynamische Halbverkleidung. Der Motor wies einen Zylinderkopf mit größeren Ventilen auf und wurde mit ein paar 36mm Amal Concentric Vergasern ausgestattet. Die Kurbelwelle war poliert und die meisten Motoren bekamen ein enggestuftes Getriebe. Die Motorräder wurden mit einem Satz Schalldämpfer, eine Auswahl an Ritzeln und Kettenrädern sowie Vergaserdüsen ausgeliefert.

750 SFC 1. Serie

Am Anfang des Jahres 1971 wurde eine erste Charge von 23 Motorrädern produziert, diese wiesen einen Kraftstofftank aus Aluminium auf. Gegen Ende 1971 folgten weitere 85 Motorräder, diesmal mit Tanks aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Die Motorräder aus der ersten Charge wurden Importeuren und Händlern übergeben, um an nationalen und internationalen Rennen teilzunehmen, sowie an einige ausgesuchten Rennfahrer. Die SFC wurde auch für den Straßenbetrieb homologiert und wurde dadurch zur Ikone sportlicher (und wohlhabender) Motorradfahrer die ihre exclusive Maschine, von allen beneidet, vorführen konnten. Die SFC besaß einen unbestrittenen Charme, der über die Jahre anhielt, wodurch das Modell heute zu den begehrtesten Sammlerobjekten gehört. Die dritte Charge von etwa 58 Exemplaren, die 1972 gefertigt wurden, besaß eine modifizierte Auspuffanlage, die unter den Motor führte, um größere Schräglagenfreiheit zu ermöglichen. Auch die Erfahrungen aus der Rennsaison 1971 bewirkten einige Änderungen in dieser dritten Charge.

750 SFC 2. Serie

Die zweite Serie der Laverda SFC wurde 1973 entwickelt und wurde ab 1974 angeboten. Diese war eine Neugestaltung des originalen Projekts, im Motor sowie im Chassis. Am auffallendsten waren die drei 280mm hydraulisch betätigten Scheibenbremsen, von der Firma Brembo beigesteuert. Interessant ist, daß Laverda einen italienischen Zulieferer für die Bremskomponenten suchte. Obwohl diese Anlagen erst mit Verspätung (im Vergleich mit Konkurrenzmodellen) in der Serie einfließen, trug doch Moto Laverda signifikant zu deren Entwicklung bei. Der Glasfibertank war immer noch groß, aber nun deutlich schlanker ausgefallen, zusammen mit neuen Seitenabdeckungen, die aus dem gleichen Werkstoff entstanden. Auch die 38mm Ceriani Gabel mit polierten Gleitrohren war neu. Der Rahmen wurde mit einer reduzierten Sitzhöhe neugestaltet (heute als „lowboy“ bekannt) und bekam den gewohnten galvanischen Cadmiumüberzug. Die Auspuffanlage sowie Fussrastenträger erfuhren weitere Änderungen. Der rechtsseitige Getriebedeckel war nun aus Elektron gegossen und erhielt einen Einfüllstutzen. Die Neugestaltung des Motors erstreckte sich auf eine neuentwickelte leichte Kurbelwelle und Dell'Orto PHB 36mm Vergasern, anstelle der vorherigen Amal Concentric. Die Hinterradnabe sowie Ruckdämpfer waren ebenfalls in Elektron gegossen. Eine offene 2-1 Auspuffanlage wurde mitgeliefert.

750 SFC 3. Serie

Die dritte und letzte Serie der SFC wurde ab 1975 angeboten. Außer zwei signifikanten Änderungen blieb ästhetisch alles wie beim Vorgänger, einen Ölkühler und eine elektronische Zündanlage von der Firma Bosch. Der Zylinderkopf verlor die eingegossenen gußeisernen Kalotten und wurde eher

konventionell mit eingesetzten Ventilsitzringen gefertigt, was zusammen mit Kolben mit höheren Dom, ein höheres Verdichtungsverhältnis ergab. Die letzten Maschinen dieser Serie wurden 1976 mit den gegossenen Aluminiumrädern der SF3 ausgestattet. Insgesamt entstanden 130 Exemplare mit Drahtspeichenrädern, 34 mit Alugußrädern.

DIE ARBEIT DES STUDIO VAJENTI FÜR MOTO LAVERDA

Wie kam die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Moto Laverda und das Studio Vajenti zustande? Carlo Vajenti, Inhaber einer alteingesessenen Vicenza Firma die seit vier Generationen sich mit Öffentlichkeitsarbeit beschäftigt, und der immer noch im Geschäft neben seinem Sohn Matteo arbeitet, erklärt; „Vor fünfzig Jahren begann ich für Moto Laverda zu arbeiten, nachdem Mario Leoni (Verwaltungsleiter bei Moto Laverda) mit meinem Vater telefonierte. Leoni suchte ein weibliches Modell für einen Fototermin mit einem Fotografen der in Breganze Fotos der neuen 750 für ein Motorradmagazin machen sollte. Mein Vater war natürlich gar nicht an einem solchen Auftrag interessiert, war er doch selber professioneller Fotograf, mit eigenem Studio, welches sehr viel weiterreichende Möglichkeiten in Sachen Öffentlichkeitsarbeit bieten konnte. Tatsächlich war unser Motto „Alles aus einer Hand“. Trotzdem überlegte ich, ein wundervolles deutsches Mädchen, Diana Lonac, vorzuschlagen. Ich war der Meinung, sie wäre perfekt für diese Aufgabe. Daraufhin überzeugte ich meinen Vater, den Auftrag anzunehmen. So nahm ich meine Rolleiflex und bin zusammen mit Diana zum Flugplatz in Thiene, unweit Breganze, gefahren, wo die Bilder entstehen sollten. Als der Fotograf fertig war, bat ich Diana, für mich zu posieren. Ich nahm nur 12 Bilder auf, eine 6x6 Rolle. Dies war Juli 1970, das Motorrad war eine frühe SF, und diese wenigen Bilder kamen so gut bei Moto Laverda an, dass sie in der ersten Werbebroschüre für die 750SF erschienen.“ Dies war ein einmaliges Vorgehen, das jedoch zu einer langanhaltende professionelle Beziehung werden sollte. Es entstand Werbematerial für Moto Laverda, das nicht nur technisch perfekt, sondern auch äußerst kreativ und teils revolutionär für die Motorradindustrie der Zeit war. „Bis dahin hatten Motorradhersteller, auch Moto Laverda, ihre Produkte meist nur mittels Handzettel beworben, in dem viele technische Daten aufgeführt waren, aber nichts Besonderes an Bildermaterial boten. Wir kreierte echte illustrierte Broschüren mit hochwertige Photographien auf Hochglanzpapier, die, zusammen mit den notwendigen technischen Daten, eine Serie Bemerkungen enthielt, um den Charakter der dargestellten Motorräder zu unterstreichen und sie ansprechender zu machen.“ Vajentis Vorgehen wurde sofort von Massimo Laverda unterstützt; „Herr Laverda, Unternehmer wie er war, erkannte sofort dass die Möglichkeiten einer solchen Werbung eine wichtige Stütze für seine Firma und das Erscheinungsbild seines Produktes werden könnte.“ erklärt Carlos Vajenti. „Seitdem haben wir unsere Beziehung bis in den 1980'er verfestigt, haben die Entwicklung der Produkte Schritt für Schritt verfolgt, was auch in unseren Bildern zum Ausdruck kommt. In den frühen 1970'er, als die Verkaufszahlen ihren Zenith erreichten, kreierte wir Werbeseiten zur Veröffentlichung in Magazine, verschieden und neu, Monat für Monat. Auch haben wir andere Laverda Produkte dargestellt, wie zum Beispiel Landmaschinen oder Wohnwagen, Gebiete die wir zu der gleichen Qualität wie die der Motorräder geführt haben. Dadurch haben wir einen enormen Beitrag geleistet zur Konsolidation des gesamten Erscheinungsbild der Firma Laverda.“ Die Resultate sind noch immer sichtbar!

DIE LAVERDA 750 IM RENNEN

„Die Teilnahme an Rennwettbewerbe hat einen grossen Einfluss auf die Entwicklung unsere Serienmotorräder genommen“, erklärt Piero Laverda. „In den 1950'ern, haben es Erfahrungen aus den Wettbewerben wie „Milano-Taranto“ oder „Motogiro“ uns ermöglicht unsere 75 und 100ccm Maschinen sehr viel zuverlässiger zu machen. Diese Vorgehensweise haben wir mit unser 750ccm Maschinen weitergeführt. Als 1969 unser niederländischer Importeur an uns herantrat, entschieden wir uns, die 750 bei den „24 Stunden von Oss“ antreten zu lassen. Hier gewannen wir die über 500ccm Klasse und im folgenden Jahr, den ersten, zweiten und dritten Platz in der Gesamtklassifizierung. Der mediale Erfolg, der diesen Resultaten folgte, war enorm, so groß dass selbst fünfzig Jahre später eine starke Erinnerung daran besteht. Diese ersten Erfolge waren der Geburtsfunken der SFC mit ihrer unverwechselbaren orangenen Tracht.“ Piero Laverda schliesst mit einer Anekdote, „Es wurde im Fahrerlager gemunkelt, böswillig verbreitet durch einige unserer Mitbewerber, dass weil, wie sie behaupteten, die Laverda Motorräder Traktoren seien, auch wenn wir zu diesem Zeitpunkt Landmaschinen bauten, benutzten wir auch den selben Lack wie für unsere Mähdrescher... Die Wahrheit jedoch war, dass im zweiten Rennjahr 1970 unsere Motorräder weiß lackiert waren. Luciano Zen und ich hatten besonders bei Dunkelheit große Schwierigkeiten, unsere Motorräder bei den hohen Geschwindigkeiten rechtzeitig zu erkennen, um den Fahrern Informationen zu signalisieren. Ein Experte in optischen Belangen schlug vor, eine der am besten bei Dunkelheit erkennbaren Farben zu benutzen, entweder gelb oder orange. Um die Anstrengungen des niederländischen Importeurs zu würdigen, der uns half in der Rennszene Fuß zu fassen und der die meisten unserer Motorräder in Europa verkaufte, wählten wir orange. Seitdem sind alle SFC und andere Laverda Rennmotorräder orange gewesen“.