

# Vom Nutzfahrzeug zum Freizeitgerät

Die italienische Firma Laverda zählte zu den Pionieren der industriellen Produktion. 1873 von Pietro Laverda gegründet, stellte man zunächst vorwiegend Maschinen und Geräte für die Landwirtschaft her. Aus der kleinen Werkstatt in Breganze in der norditalienischen Provinz Vicenza entstand im Laufe der Jahre ein bedeutendes Unternehmen, das Mährescher und andere Landmaschinen herstellte.

Ein Enkel des Firmengründers, Francesco Laverda, folgte dem unternehmerischen Vorbild seines Grossvaters und gründete 1949 ebenfalls in Breganze «Moto Laverda». Vorerst produzierte man ausschliesslich Einzylindermotorräder mit 75 ccm Hubraum. Der Prototyp von 1949 wies einige ungewöhnliche Elemente auf, wie den schwingenden Motor-Getriebe-Block mit Cantilever-Zentralfederbein. Zu den ersten Laverda-Testfahrern gehörten Dorfpfarrer Don Emireno und der Tierarzt von Breganze.

Neue, verbesserte Versionen der 75- und 100-ccm Viertaktmotorräder verliessen während den 50er Jahren das Werk. Ihrem Ruf als unverwundliche und zuverlässige Maschinen wurden die Laverda bei ihren Einsätzen am berühmten Langstreckenrennen Milano-Taranto gerecht. Die Laverda-Piloten verbuchten mehrere Siege in der 75-ccm-Klasse. 1957 stellte eine Laverda 75 mit der Durchschnittsgeschwindigkeit von 93 km/h auf der 1400 Kilometer langen Strecke gar einen neuen Rekord auf. Siege gab es auch beim Giro d'Italia in den 75- und 100-ccm-Klassen.

Im Geländesport vermochten die Laverda ebenfalls mitzuhalten. 1955 holte sich Benzoni den italienischen Meistertitel in der Klasse 100 ccm, ein Jahr darauf folgten drei Goldmedaillen beim Internationalen Sechstagerrennen von Garmisch-Partenkirchen.

## Reine Gebrauchsmaschinen

1959 entwickelte Francesco Laverda einen 50-ccm-Viertaktmotor für Mofas und Scooter. Der neu in die Firma eingetretene Sohn Massimo Laverda unternahm 1961 mit diesem Hubraumzweig eine Werbefahrt nach London.

Eine gelungene Konstruktion war die 1962 entwickelte 200-ccm-Zweizylindermaschine mit dem Viertakt-Stossstangenmotor, die bis

1967 produziert wurde. Die beiden sportlichen 125er Modelle mit fast liegendem Viertaktmotor für Trial- und Rallyeeinsätze wurden bereits nach den Ideen und Plänen von Massimo Laverda gefertigt.

Noch keine 25 Jahre alt, hatte der clevere junge Mann die Zeichen der Zeit erkannt und seine Vorstellungen durchgesetzt: «Mit der Produktion von sportlichen Modellen anstelle der Gebrauchsfahrzeuge, die mein Vater stets favorisiert hat, habe ich versucht, die

nem sicheren Instinkt. Er beobachtete die Entwicklung im Markt und analysierte die Chancen, die daraus entstanden. Der 24jährige beschäftigte sich intensiv mit dem Phänomen in den USA, wo den Motorradfahrern der 60er Jahre das «Dirty Image» der Rocker und Teddies anhaftete.

Honda dagegen war es mit einem sensationellen Werbekonzept gelungen, diesen Ruf loszuwerden und für seine neuen Modelle eine komplett andere Kundschaft zu be-



Strasse war Prüfstand: Testfahrer Don Emireno mit erster Laverda

Philosophie in unserem Werk zu ändern. Ich war überzeugt, dass das Motorrad als einfaches Transportmittel zu diesem Zeitpunkt ausgedient hatte. Auf dem Motorrad wurde man schmutzig und nass oder man fror, es war unkomfortabel; das Auto war im Trend und inzwischen für jedermann erschwinglich geworden. Wer würde noch ein Motorrad kaufen?»

Massimo Laverda, durch und durch Töff-Enthusiast, benutzte für die tägliche Fahrt zur Arbeit eine BMW R 69 S und in der Freizeit eine Vincent Black Shadow. «Ich erkannte, dass die Leute die Motorräder nicht einfach nur zum Fahren kauften, sondern auch, um sie anzuschauen, anzufassen, zu hören und zu riechen.»

Massimo Laverda war ein global denkender junger Mensch mit ei-

geistern. Um sich ein Bild von dieser Situation zu machen, unternahm Massimo Laverda 1965 eine dreiwöchige Reise nach Kalifornien und New York.

Gespräche mit amerikanischen Fachleuten und Journalisten liessen ihn zum Schluss kommen, dass der richtige Zeitpunkt für die amerikanische Philosophie «Bigger is better» nun auch im europäischen Motorradmarkt gekommen war. «Ich kehrte nach Hause zurück, absolut überzeugt, dass die Zukunft bei den sportlichen, grossvolumigen Maschinen liegt und wir unser Konzept umstellen müssen.»

Doch der Seniorchef Francesco Laverda wollte nichts von solchen Experimenten wissen, er glaubte an das, wofür er die letzten 15 Jahre gearbeitet hatte. Massimo gab nicht nach. Er benötigte ein halbes Jahr,

um seinen Vater und den Chefkonstrukteur Luciano Zen von der neuen Strategie zu überzeugen.

## Neue Ära in Breganze

Moto Laverda betrat mit dem Bau eines grossvolumigen Motorrades Neuland. Nach 18monatiger Entwicklungszeit wurde die neue 650er im November 1966 an der Earls Court Show in London vorgestellt. Der Prototyp, noch stark geprägt von Design-Einflüssen, die an Norton, BMW und vor allem an die Honda Hawk erinnerten, stiess auf grosses Interesse. Bis zum Serienstart im Mai 1968 wurde der Prototyp nochmals komplett überarbeitet. Nicht zuletzt wegen mangelnder Erfahrung im Bau von grossen Motorrädern benötigte man in Breganze mehr Zeit bis zur Serienreife. Doch das Ergebnis konnte sich sehen lassen: Die 650er war ein ausgewogenes, gelungenes Motorrad mit einem modernen Konzept. Komponenten wie Bosch-Elektrostarter und -Lichtmaschine, Borani-Alufelgen, Ceriani-Gabel und Duplex-Trommelbremse vorne und hinten trugen dazu bei.

Una moto forte per uomini duri – ein starkes Motorrad für harte Männer – urteilte ein italienischer Motorradjournalist. Die extraharte Kupplung, der starke Motor, das hohe Gewicht und das kraftaufwendige Handling prägten dieses Motorrad. Ganz im Geiste der Zeit stellte auch die Konkurrenz keine leichtfüssigen Damenmotorräder her.

Die Maschine liess sich trotz ihres Gewichts sauber und elegant fahren. Die Stabilität des Fahrwerks war auch bei starkem Seitenwind exzellent. In Kurven fühlte sie sich kopflastig an, man konnte sich aber daran gewöhnen.

Inzwischen arbeitete man in Breganze bereits am Nachfolgemodell, der 750er Laverda, die zur Legende werden sollte. Die beiden Modelle waren praktisch identisch. Nur 52 Exemplare der 650er Version waren 1968 vom Band gelaufen, bevor sie noch im selben Jahr durch die 750er ersetzt wurde. Die 750er ermöglichte in den 70er Jahren Laverdas kometenhaften Aufstieg. Am Zenit des Erfolges kam die wunderschöne SFC auf den Markt. Doch mit der Laverda 650, der heute wohl seltensten Serien-Laverda, hatte alles begonnen.