

Scheibenbremsen seit 1964: Laverda „Freni à Disco“

Viele günstige Autos sind der Motorräder Tod! Der nicht enden wollende Aufschwung in den 50er Jahren bescherte dem bis dahin „moto-mobilen“ Vater das Automobil. Nun konnte die ganze Familie mit auf den Sonntagsausflug: Papa, Mama, zwei bis drei Bambinis und selbst der gut gefüllte Picknickkorb hatten jetzt endlich Platz. Auch in Italien boomten die kleinen und verhältnismässig billigen Autos, allen voran Fiat Cinquecento und Seicento. Vierrad hatte Hochkonjunktur, Tendenz steigend. Dafür schienen die fetten Jahre der Motorradproduzenten endgültig vorbei zu sein.

Bekannte italienische Marken wie Miller Balsamo, Rumi, Bernegg, Maserati, Alpino, Capriolo und Ceccato mussten ihre Motorradproduktion zwischen 1959 und 1963 einstellen. Moto Laverda in Breganze hatte dieses Schicksal dank unzähliger Rennsieg bei den in Italien besonders populären kleinen Klassen von 75 und 100 cm³ bis dahin noch abwenden können. Beim 1956 letztmalig ausgetragenen Langstreckenrennen Milano-Taranto, das über 1400 Kilometer eher schlechter Straßen führte, sicherte sich die Scuderia Laverda (Werksteam) mit den Plätzen 1 (Angiolo Pastorelli, Durchschnittsgeschwindigkeit 90,988 km/h), 3 und 5 bei den 75ern und dem 1. (Lino Marchi, mit 94,333 km/h), 2. und 3. Podestplatz bei den 100ern einen festen Platz in den Herzen der italienischen Motorsport-Fangemeinde. Doch da im folgenden

Jahr auch noch der mehr als 2500 Kilometer lange Motogiro d'Italia das letzte Mal stattfinden sollte, nützte der Sieg bei den 100ern durch Pastorelli mit einem Schnitt von 94,613 km/h ebenso wenig wie der bei den 75ern durch Flavio Montesi mit einem sagenhaften Mittel von 89,990 km/h: Es gelang Francesco Laverda und seinen Mannen nicht mehr, diese wunderbaren Rennerfolge in Verkaufszahlen umzusetzen. Hatten 1956 noch etwa 6000 Laverda Cento das Werk in Breganze verlassen, waren es 1958 trotz zahlreicher technischer Verbesserungen, die aus der Rennabteilung in die Serie einfließen, nur noch etwa 250 Cento Sport Lusso, Gran Turismo und Fuoristrada (Enduro). Bei Macchine Agricole, der Landmaschinenfabrik seines Bruders Pietro, konnte Francesco Laverda in dieser schwierigen Zeit etwa 40 seiner über 220 Lohnempfänger weiterbeschäftigen. So wurden bis 1965 in Breganze durch die Familie Laverda Wohnhäuser, eine Berufsschule und ein Sportcenter für die Angestellten gebaut. Nachdem man in Trento die ehemaligen Fabrikgebäude von Caproni

ITALIENISCHE DISCO

(Moto Capriolo) aufgekauft hatte, entstand dort eine moderne Gießerei, wo Laverda Spa unter anderem auch das prestigeträchtige Sportflugzeug Laverda Falco F8L und viele verschiedene Laverda-Wohnwagen und Wohnmobile produzierte.

Die 1958 aufgenommene Produktion der 49 cm³-Viertakt-Dreigang-Mopeds Laverdino Turismo (55 km/h) und Laverdino Sport (70 km/h) musste Ende 1959 wegen der neuen Führerscheinregelung, nach der Kleinmotorräder bis 40 km/h ohne Führerschein und Kennzeichen gefahren werden durften, wieder aufgegeben werden. Dafür stellte Laverda im Herbst 1959 in Mailand einen neuen Miniroller mit 50 cm³-Viertaktmotor und Zweigang-Handschalung vor. Im Jahr darauf stand er bei den Händlern und wurde schon bald völlig neu gezeichnet, auf 60 cm³ gebracht und mit einem Dreigang-Getriebe versehen. (s. Fahrrad & Moped 1/2002). Auf der Motorradmesse in Mailand 1961 wurde den Rollern wieder ein „richtiges“ Motorrad, die 200 cm³-Bicilindrica Sport, als Prototipo noch mit Stahlrohrrahmen und zwei Vergasern, zur Seite gestellt. Trotzdem wurde für die verbliebenen gut 190 Angestellten die Luft in der Fabrikhalle an der Via Mazzini, im Zentrum von Breganze, zunehmend dünner. Es war kein Fleisch mehr am Knochen.

Harte Zeiten verlangten nach speziellen Lösungen. Deshalb sollte ein äußerst billig zu produzierendes und somit leicht verkäufliches Ciclomotore

(zu Deutsch Motorfahrrad) als drittes Standbein dazukommen. Keine leichte Aufgabe für Cheftechniker Luciano Zen, der im Hinblick auf geringe Produktionskosten folgenden Entwurf skizzierte: ein sehr einfach gezeichneter Rahmen, mechanische Scheibenbremsen, nur eine Antriebskette – mit einem Hebelchen am Motor konnte auf „Fahrradbetrieb“ umgestellt werden, falls mal das Benzin ausging oder die Kerze wegen Dreck im Benzin einen Faden zog – und ein simpler Zweitaktmotor mit Fliehkraftkupplung. Bei der Herstellung der Bremscheiben konnte man auf einschlägige Erfahrungen mit den Pressstahlrahmen der ersten 75er und der Serien-200er zurückgreifen und die Stahlscheiben samt Löchern in einem Arbeitsgang auf einer mechanischen Presse herstellen. Zur Realisierung des simplen Dreiliter-Kunststofftanks wurde Sohn Massimo flugs zur Firma Tebaldi in

Lodi südlich von Mailand geschickt, die damals gerade ein Patent für ein neues Kunststoff-Spritzgussverfahren angemeldet hatte.

Nebenbei bemerkt: Es ist eben jener Massimo Laverda, der schon 1964 nach Amerika geht, um dort Marktstudien zu betreiben. In zahlreichen Gesprächen mit McCormick, dem damaligen Laverda-Importeur für Amerika, und einigen US-Motorradjournalisten, reift der Plan, ein Big-Bike auf die Räder zu stellen. Hondas Werbespruch „Du trifft die nettesten Leute auf einer Honda“ stärkt Massimos Glauben an die Zukunft großer und vor allem zuverlässiger Motorräder. Nach der Rückkehr aus Amerika bedarf es zu Hause in Breganze einiger Überredungskünste, bevor er Papa Francesco und den Laverda-Cheftechniker Zen für seine Idee gewonnen hat, ein großes Motorrad mit mindestens 650 cm³ zu entwickeln. Im November 1966 steht dann der erste Prototyp einer neuen Motorradgeneration an der Earls Court in London – lange bevor die Honda 750 Four Geschichte schreibt. Ironie des Schicksals: Ausgerechnet ein Automobil sollte 20 Jahre später das (vorläufige?) Ende von Moto Laverda einläuten, und zwar ein bei Moto Laverda konstruierter und gebauter Geländewagen ...

Zurück zum „Ciclomotore“: Beim Prototyp stammte die elektrische Ausrüstung noch von Dansi, die jedoch wie viele andere Zulieferfirmen in Konkurs gerieten und das kleine Werk in Oberitalien schon bald nicht mehr beliefern konnten. Darum wurden Lichtmaschine und Zündung für die Serie kurzerhand bei Bosch beschafft! Mit einem absoluten Kampfprijs von nur 49.500 italienischen Lira stand das kleine Sparwunder dann im Frühjahr 1964 am Mailänder Salon. Da die ausgestellte Ur-Version dem Publikum zu spartanisch erschien, spendierte Laverda für die Serienfertigung eine Federgabel und verschiedene Plastikabdeckungen. Kettenschutz, Zündabdeckung, die zwei kleinen Seitendeckel und das Werkzeugfach unter dem Sattel – allesamt aus dem damals in den Preislisten der italienischen Motorradzeitschriften war Laverdas Kleinste mit 60.000 Lira immer noch ein absolutes Sonderangebot – und mit ungefähr 4500 verkauften Einheiten in dieser Flautezeit unter'm Strich auch recht erfolgreich. Selbst Deutschlands damaliger Laverda-Importeur E. Bühler holte sich mindestens eine „Freni à Disco“ nach Stuttgart ...