

Een ondergewaardeerde motorfiets

Laverda 500

Door Hans Smid



HMR Laverda 500

Laverda uit het Italiaanse plaatsje Breganze had sinds 1968 razendsnel naam gemaakt met zware twins en triples van respectievelijk 750 en 1000 cc.

Het succes kwam voort uit de combinatie van een voorzienige blik van Massimo Laverda en een mede door Honda gecreëerde nieuwe markt voor zogenaamde 'superbikes'. Er was nog een andere link met Soichiro Honda. Zijn 305 CB77 Dream Supersport (Super Hawk) stond model voor de nieuwe tweecilinder van Laverda.

De 750 GT en Sport waren een direct succes, ondersteund door de racesuccessen van de tot de verbeelding sprekende 750 SFC modellen. De nieuwe Honda CB750 zou een geduchte concurrent geworden zijn in de periode 1969-1971, ware het niet dat



Honda pas in 1972 de viercilinders in voldoende mate aan Europa kon leveren. Tot medio 1972 had Laverda hier feitelijk 'het rijk alleen'. Zo kon de 750SF (Super Freni) deze periode in Europa het meest verkochte model in

het zware motorsegment worden. Nadat de 750 (SF3) aan het einde van de jaren zeventig uit de verkooplijsten verdween, zou Laverda zijn naam tot halverwege de jaren tachtig in de zware klasse consolideren met 1000 en 1200 cc metende driebcilinder modellen zoals 1000 3CL Jota, RGS, RGA en 1000SFC.

De kleine Laverda twins bleven altijd in de schaduw van hun grote broers. Hans Smid doet verslag van een ondergewaardeerde en relatief zeldzame Laverda, de 500 twin.



Gat in het modellenaanbod

Al in het midden van de jaren zeventig besloot Laverda om naast de reeds leverbare zware en lichte modellen (o.a. de 250 Chott) te gaan voorzien in de behoefte naar middelzware motorfietsen. Daar er veel concurrentie was, moest er een concurrerend concept komen. Daarmee volgden ze fabrikanten als Ducati (met hun 350 en 500 parallelle twins), Moto Morini (350 Strada/Sport en 500) en Moto Guzzi (V35 en V50), al waren de laatste twee V-twins. Besloten werd om vierkleps techniek te introduceren bij een nieuwe modellenreeks van 500 cc. Het eerste prototype van de Laverda 500 was al klaar aan het einde van 1975, maar de productie zou nog even op zich laten wachten. Laverda was nooit over een nacht ijs en nam de tijd om de koper niet

verantwoordelijk te maken voor het opsporen van mogelijke kinderziektes. Twee jaar later zou de productie voorzichtig op gang komen. Ondanks het feit dat de nieuwe Laverda uiterst modern genoemd mocht worden, liep het geen storm bij de verkoop. Hieraan lagen diverse oorzaken ten grondslag. Ten eerste was daar de zeer hoge prijs van 7.198 gulden. Voor eenzelfde bedrag kocht men destijds een Japanse viercilinder, zoals de Honda CB750F. De supersportieve CB400F met 6 versnellingen kostte iets meer dan de helft. Ook de hoge Italiaanse belastingtarieven op motoren boven de 350 cc drukten de verkopen. In 1978 werd de 500 mede daarom 'gedownsized' naar 350 cc, om daarmee in te spelen op de gunstigere belastingtarieven die voor deze inhoudsklasse golden.

Productietechnisch behoeften er geen al te kostbare ingrepen worden gedaan. De nieuwe cilinderinhoud werd verkregen door de boring te verkleinen van 71 mm naar 60 mm. Kleinere carburateurs (24 mm i.p.v. 32 mm), kleinere kleppen (dus ook een andere cilinderkop) en dunnere uitlaatbochten (zonder balans pot) en andere zijdeksel emblemen waren voldoende om van de '500' een '350' te maken. Alle andere onderdelen waren identiek aan die van de 'halve liter' versie. Ondanks dit gegeven werden zowel de 350 als de 500 versie als 'extreem duur' ervaren. Desgevraagd liet Massimo Laverda aan het einde van de jaren 70 weten, dat er op ieder geproduceerd exemplaar een verlies zou zijn geleden van 750 Britse ponden. Het model bleek dus uiteindelijk zwaar 'gesubsidieerd'.



Ondergewaardeerde motorfiets

Net als de 1000 driecilinder was de 500 voorzien van een dubbele bovenliggende nokkenas, aangedreven door een enkelvoudige ketting, voorzien van een (handmatig verstelbaar) spanmechanisme. Er waren vier kleppen per cilinder voor een betere gasvulling. Dit maakte centrale plaatsing van de bougies mogelijk. (Een klein nadeel hiervan was het feit, dat voor het verwijderen van de bougies de tank moest worden gedemonteerd.) De primaire overbrenging geschiedde niet meer door een triplex ketting, maar door middel van tandwielen. Iedere nokkenas liep (aanvankelijk) in drie naaldlagers. Het schakelpedaal zat (voor het eerst bij Laverda) aan de linkerkant en bediende liefst zes versnellingen. De Laverda 500 werd daarmee na de al even geavanceerde Moto Morini 350 (1975) het tweede 'niet Japanse' model dat was voorzien van zes versnellingen. Vertrouwd was het gebruik van hoogwaardige componenten van Japanse, Duitse en Italiaanse toeleveringsbedrijven. De elektronische ontsteking was van Bosch, de schakelaars, tellers en bobines van Nippon Denso, de vering van Ceriani en de remmen waren van Brembo. Al het gietwerk (carters, wielen, naven en zo meer) werd in eigen beheer gefabriceerd door Laverda, nadat het de voorheen toeleverende FLAM fabrieken in

Gallarate had overgenomen. De zuigers kwamen van Borgo. Tijdens de productie bleken weinig veranderingen noodzakelijk. Latere modellen kregen een balans-as en de naaldlagers van de nokkenassen werden vervangen door glijlagers. Dat laatste was niet nodig uit oogpunt van verbetering, maar dienden om het blok wat 'stiller' te maken. Het is jammer dat er standaard geen oliekoeler werd gemonteerd. Daarmee zou je een standaard '500' zo het circuit op kunnen sturen. Al met al was de het een fantastische kwalitatief hoogstaande motorfiets, die alleen zijn toenmalige prijs tegen had. Anno 2020 gelden andere uitgangspunten. Waar de 750 modellen in fraaie staat al snel naar de 8500 euro (en hoger) gaan, koop je nu nog voor de helft van voornoemde prijs een redelijk originele en aanzienlijk modernere Laverda in de gedaante van de 500. Met 2750 geproduceerde exemplaren (en 2280 van de 350) koopt u trouwens meteen iets bijzonders.





Een eigen raceklasse voor de Formula 500

Succes op het circuit betaalt zich uit in de showroom. Met die gedachte in het achterhoofd begon Laverda in maart 1978 met de bouw van de Formula 500 racer, een 'over the counter' productieracer gemaakt voor privé-coureurs. In twee jaar (in 3 productiebatches) werden er 210 exemplaren van gebouwd. Er kwam een speciale raceklasse in Italië (en in 1979 in Duitsland) voor deze potente machines. De zogeheten 'Coppa Laverda' werd georganiseerd van 1978 t/m 1981 en was een poging om de 500 wat meer populariteit te verschaffen als sportieve motorfiets. Het waren races waaraan slechts een model mee mocht doen, in dit geval de Laverda 500. Dit voorbeeld zou al snel navolging krijgen van Japanse producenten zoals Yamaha (LC Series) en Honda (CB500s).

De Formula was gebouwd rond het standaard rijwielgedeelte van de 500 straatuitvoering. Het venijn zat hem vooral in het motorgedeelte. Een hete (S1) nokkenas, hoge compressiezuigers (10,5 : 1), grotere oliepomp, megafoonuitlaten en close-ratio versnellingsbak maakten van het schaap een wolf.

Maar wel in wolfskleren, want de polyester tank, zitje en racekuip lieten in combinatie met de rem-schakel set, clip-ons en (alleen maar een) Veglia toerenteller geen enkele twijfel bestaan over het doel van de Formula. Met zijn 154 kg en 52 pk was het een geweldig sportieve 500 racer. Door de zeer gelimiteerde productie is het tevens een van de meest zeldzame Laverda's. Hoewel de 750 en 1000 cc Laverda's bepaald geen lichtgewicht waren, had Laverda's constructeur Luciano Zen kans gezien om de nieuwe 500 rijklaar op 170 kg te houden, lichter dan gelijkwaardige Japanse tijdgenoten in deze klasse. De sterke punten van een 500 liggen in de bochtige trajecten en zelfs op het circuit. De Britse importeur Slater Brothers, eerder verantwoordelijk voor de aanpassing van de 10003CL tot (snellere) Jota, maakte een sportievere versie van de 500. Leunende op de overwinningen met de Formula 500 productieracer op het Spaanse circuit van Barcelona (Montjuïc). Deze 'Montjuïc' had het motorblok, de (zeer luide) uitlaten en de rem-schakelset van de Formula racer (waarvan er officieel maar 210 werden gemaakt).

Copyright Hans Smid

Fabrieksspecificaties Formula 500 en Montjuïc racer

Motor:

496,7 cc viertakt met 4 kleppen per cilinder

Boring en slag:

72 mm x 61 mm

Koppeling:

Meervoudige natte plaat

Versnellingen:

6 (voetbediend)

Compressieverhouding:

8,6 : 1

Carburateurs:

2 x Dell'Orto PHF 32 mm met acceleratiepomp

Ontsteking:

Elektronisch

Dynamo:

12V 150 Watt Bosch

Voorvering:

Marzocchi 35 mm telescopische voorvork

Achtervering:

Marzocchi vijfvoudig verstelbare schokdempers

Voorremmen:

Brembo 260 mm remschijven met 2 remzuigers per remklauw

Achterrem:

Brembo 260 mm remschijf met 2 remzuigers per remklauw

Wielen:

WM3 2.15 18 inch gietwielen

Bandenmaten:

Voor 100/90
Achter 110/90 18 inch

Wielbasis:

1420 mm Lengte 2115 mm
Breedte 720 mm

Ledig gewicht:

171,5 kg

Snelheid:

170 km/u