

Een motor voor echte kerels; de beulen van Breganze

# Laverda 750

Door Hans Smid



**De jaren zestig zijn al halverwege wanneer Massimo Laverda van zijn vader Francesco toestemming krijgt om zijn ideeën voor een zware staande tweecilinder gestalte te gaan geven. Sinds 1957 heeft Laverda geen race-overwinningen meer geboekt na 7 succesvolle voorgaande jaren. Een 200cc viertakt machine is wel het zwaarste, dat de Italiaanse fabriek op dat moment te bieden heeft aan de verwachtingsvolle consument. Zijn voorliefde voor de staande twin in combinatie met een door de Amerikaanse Berliner Brothers aangeprezen Honda CB72 zorgen voor**

**de totstandkoming van één van de best verkochte motoren aan het begin jaren van de jaren zeventig. Aan de vooravond van het superbike tijdperk rolt er weer zwaar materieel uit de fabriekshallen. Geen landbouwmachines ditmaal, maar krachtige en compromisloze motorfietsen voor liefhebbers, die liever geen Japanner kochten, maar wel van betrouwbaarheid hielden. Beestachtig mooie motoren voor echte mannen. Hans Smid vertelt over de 'beulen van Breganze'. Hoe het allemaal begon en waar het uiteindelijk toe leidde...**

## Het prille begin

Het relatief jonge Laverda had zijn wortels niet in heldhaftige zaken als wapens, vliegtuigen of ander oorlogstuig. De stichting van Moto Laverda luidde in 1949 het officiële begin van het motortijdperk in naast de oorspronkelijke productie van landbouwmachines. Francesco, afgestudeerd fysicus en ingenieur, combineerde zijn passie voor wetenschappelijk onderzoek, zijn creativiteit en zijn ondernemersgeest bij het in de praktijk uittesten van de duurzaamheid van materialen. In 1947 al nam hij samen met de technisch begaafde Luciano Zen de eerste stap in de wereld van tweewielers met het ontwerp van een

74cc viertakt motortje in een plaatframe. Er was immers dringend behoefte aan goedkoop vervoer in het naoorlogse Italië. De bevolking had onder de 'Duce' Mussolini een smadelijke nederlaag geleden als bondgenoot van Duitsland en de productie moest na WO II weer opnieuw op de rails worden gezet. In dezelfde hallen waar zware landbouwmachines waren geproduceerd liepen nu de eerste kopkleppertjes van de band. De goed doordachte machientjes bleken niet alleen goed verkopende vervoermiddelen in een opkrabbende samenleving; de kleine Laverda's waren ook uitermate succesvol als lange afstand-racertjes! Was de fabriek er in 1951

nog trots op, dat alle vier ingezette machines de eindstreep van Milano-Taranto haalden, in '52 en '53 werd de lat hoger gelegd en wonnen de motoren resp. Milano-Taranto en de Giro d'Italia in de 75cc klasse. In 1954 zag een 100cc metende versie het levenslicht, die (net als inmiddels de 74cc) een buizenframe had gekregen. Er volgde een ware zege-reeks in de 75 en 100cc klasse bij diverse belangrijke Italiaanse kampioenschappen. In 1957 werd Laverda kampioen van Italië. Ook naar onderen werd voorzien in een behoefte met diverse goedkope 50cc brommer- en scootermodellen.



## Hoe nu verder?

Laverda had weliswaar in korte tijd enorm van zich doen spreken, maar aan het begin van de zestiger jaren werd pijnlijk duidelijk, dat stilstand achteruitgang betekende... In 1962 verscheen een 199cc twee-cilinder viertakt kopklepper, maar dat bleef dan ook lange tijd het zwaarste model. De concurrentie zat ondertussen ook geen duimen te draaien. Ducati was bezig met een 1257cc viercilinder Apollo, waarbij het grootste probleem nog leek om een achterband te laten fabriceren, die het ontzagwekkende vermogen op het asfalt kon zetten. Na deze commerciële mislukking, die trouwens wel de stamvader was van de legendarische L-twins, zou er door Taglioni hard gewerkt worden aan een 700 twin met dubbele bovenliggende nokkenas (1967) bedoeld voor de Carabinieri.

Moto Guzzi werkte aan de later meer succesvol gebleken V7 modellen en alleen Benelli zat vast in een vergelijkbare situatie, die later zou leiden tot de Tornado. Er moest iets gaan gebeuren. Ook uit een andere hoek dreigde gevaar! Bij het stijgende welvaartspeil hadden velen hun keuze inmiddels laten vallen op een kleine auto. De Fiat 500 werd bijzonder populair. Laverda moest snel een zwaar konijn uit de hoge hoed gaan toveren...

De oudste zoon van Francesco; Massimo, was buiten een technisch genie ook enthousiast motorrijder en verzamelaar van zware motorfietsen. Naast een zwak voor het merk BMW had hij een voorliefde voor Edward Turners staande twin. Dit concept wilde Massimo best verbeteren. Hij had het al eerder bij zijn vader door laten

schemeren, maar nu vond ook Francesco de tijd rijp om zoonlief zijn eigen zware motorfiets te laten bouwen. Het was geen toeval dat vader zich bij die beslissing terugtrok uit de firma en het roer overgaf aan de nieuwe generatie; hij had de ontwikkeling van de lichte motor als gebruiksartikel tot zwaar 'over-powered' hobby object met lede ogen aangezien. Toen Massimo op bezoek was bij de Amerikaanse importeur; De Berliner Brothers, werd hij gewezen op de technische kwaliteiten van een Honda CB72 die daar stond. Deze 250- en 300cc machientjes waren de eerste echte Japanse verkoopsuccessen in het Westen. Het is alom bekend, dat de gebroeders Berliner goed oog en oor hadden voor de wensen van de kritische Amerikaanse motorconsument. Op de vraag van Massimo wat op dat moment nou een goede motor was zou Joe Berliner enthousiast gezegd hebben: "Dat daar, dat is nou een echt goede motorfiets!", wijzend naar de CB72. De fiets werd daarop ingekrat naar Breganze en zo viel deze sportieve Honda de eer te beurt om als voorbeeld te dienen voor een Europese ontwerper! Wanneer we het frame en de krachtbron van de Laverda tweecilinder vergelijken met de CB72 mogen we inderdaad rustig stellen, dat Massimo niet met blanco vellen en een lege tekentafel aan zijn "ontwerp" begonnen is. Het eerste aanzicht van het solide motorblok en de scherpe typische naar boven doorlopende koelvinnen op de cilinders spreken boekdelen! Er kwamen echter wel wat door-dachte aanpassingen om de 300cc versie te vergroten tot een betrouwbare 650 en 750cc.

## De grote sprong in het diepe; van 199cc naar 653cc

### Laverda had zonder tussen-model gekozen voor een nieuwe lijn van zware motorfietsen



Een behoorlijk avontuur. Het was op dat moment nog maar zeer de vraag of research- en productiekosten voor een model boven 500cc in de kassa terug zouden rollen. Achteraf gezien kon het allemaal niet groot en snel genoeg, maar dat moest Honda met zijn CB 750 in '68 nog wel even gaan bewijzen! Om zo min mogelijk aan

het toeval over te laten, zou er dus meteen iets goeds van de band in Breganze moeten gaan lopen. Hierbij moet wel vermeld worden dat de motordivisie financieel behoorlijk kon leunen op de verkoop van de landbouwmachines. Laverda deed de motordivisie er eigenlijk gewoon 'bij'. Net als de eerste 74cc had de 650cc geen sportieve bedoelingen. Hij was ontworpen als betrouwbare onderhoudsarme toermachine. Massimo heeft weinig moeite gedaan om de Japanse stamvader te verhullen. "A new Honda?"... vermeldden toenmalige motorbladen dan ook vet in hun koppen. De cilinders en zelfs het reliëf in de carterdeksels van het prototype wezen rechtsreeks naar het Oosten. De krachtbron was een 653cc parallelle tweecilinder met een enkele bovenliggende nokkenas en 180 graden krukas. Dit blok leverde

55 pk bij 6500 toeren. Het Honda-achtige frame werd nog aan het zicht onttrokken door een traditionele Italiaanse opbouw zoals die in de eerste helft van de zestiger jaren gemeengoed was. De 20 liter tank met knierubbers liep achter nog niet af en was toen al voorzien van het grappige bagagerekje. Het model was voor het eerst te zien op de London Motorcycle Show in '66, waar de nieuwkomer enthousiast werd ontvangen. De productie van het volkomen gewijzigde model met andere krukastappen kwam als parallelle twin echter pas eind '67 op gang en het motorvolume liep toen alweer achter de stormachtige ontwikkelingen aan. Voor een 'superbike' was 650cc feitelijk alweer te licht bevonden. Maar achter de schermen was er al zwaarder geschut opgesteld.



### Ook een 750cc

In tegenstelling tot de meeste verhalen werd de 750 cc gelijktijdig met de "650" ontwikkeld. Zeldzame documentatie uit het archief van collega verzamelaar Marnix van der Schalk leverde daarvoor onlangs het overtuigende bewijs. De krachtbron was verder vergroot; een verandering die door de deugdelijke constructie straffeloos kon worden uitgevoerd. Het eerste echte succes was weggelegd voor de solide gebouwde toerbuffel; de eind '67 op de Earls Court Show getoonde 750. Het later als GT bekend geworden model was vanaf 1968 verkrijgbaar en bleek al snel een goed verkopende machine, die ook in niet erg gewilde 650 uitvoering geproduceerd werd. Honda had inmiddels met zijn CB 750 viercilinder al laten zien, dat Laverda goed gegokt had. Een motor was niet meer alleen vervoermiddel; hij was tot vrijetijdsobject en statussymbool geworden! Vooral rijders die een betrouwbare zware motorfiets wilden en voor een Japanner hun neus ophaalden, kwamen behoorlijk aan hun trekken. Borrani velgen, Grimeca remmen en Ceriani vering waren zomaar wat componenten, die kwaliteit uitstraalden. De motor vormde een dragend deel van het frame en de primaire aandrijving gebeurde via een triplex ketting.

De wet-sump smering werd aangedreven door middel van een tandwielpompe en de achterschokbrekers waren in drie standen verstelbaar. De lijn van deze stoere fiets was esthetisch nog niet helemaal verantwoord. De bultige tank met stevige knierubbers sloot aan de achterzijde al beter op de buddy aan dan bij het prototype, maar het mooie zou nog even op zich laten wachten. De motor ademde al wel ongepolijst bruto geweld uit. Het bagagerek bovenop de tank gaf meteen antwoord op de vraag voor welke doelgroep de motorfiets ontworpen was. Beide Smith tellers hingen onbeholpen door middel van zwevende rubbers in ruim bemeten schotels. Maar een viervoudig gelagerde krukas, een door een duplex ketting aangedreven nokkenas, V-snaar aangedreven dynamo en een zware startmotor haalden eind '68 voor de prijs van f 5395,- toch aardig wat liefhebbers over de streep. De eerste 750 had met zijn vlakke zuigers nog een compressieverhouding van 7,7:1. Later zou dit met andere zuigers verhoogd worden tot 8,9:1. Het fraaie motorblok leverde 53 pk bij 6600 toeren. Met zijn niet geringe gewicht van 219 kg was hij altijd nog goed voor ruim 180 km/u.

### Van degelijk naar sportief

Het oerdegelijk geconstrueerde 750 blok was een ideaal uitgangspunt voor het maken van een sportieve versie. Met de in '69 gelanceerde Sport doopte Laverda de tammere 750 meteen tot GT. De S had een compressieverhouding van 9,65 : 1 en leverde 60 pk bij 6600 omwentelingen. Boring en slag bleven onveranderd 80 mm en

74 mm, wat 743,922 cc inhoud opleverde. Twee Dell'Orto 30mm carburateurs zorgden voor de voeding van de verbrandingskamers. De top-snelheid van het gekietelde blok was verhoogd tot 190 km/u. De S had geen metalen hulzen meer om de vorkpoten maar harmonica-rubbers en een slankere buddyseat. Het frame werd lager en stijver met kortere schetsplaten, wat

resulteerde in een betere wegligging. Deze motor werd opgevolgd door een model met Laverda remtrommels en een geheel nieuw frame, waarbij het motorblok centimeters lager kwam te hangen; de SF (= Super Freni). Het nieuwe frame kon van afstand worden herkend door de andere hoek waarin de schokbrekers stonden. Door zijn prestaties, zijn fraaie vormgeving en



het unieke motorkarakter werd de SF een geduchte concurrent van de Japanse Honda CB 750F, die laatstgenoemde zelfs tengevolge van de prachtige endurance raceoverwinningen (in '70 met de SF en in '71 met de SFC) in verkoopaantallen overtrof!

De timing was nagenoeg perfect! Het model had in de eerste jaren weinig concurrentie; Moto Guzzi en Ducati zouden pas later met echt sportieve zware jongens op de markt komen en de Benelli Tornado vormde door de lage productiecapaciteit geen bedreiging. Laverda was met deze motor inmiddels weer helemaal terug op de internationale circuits. De nieuwe triomfrees was in '68 begonnen tijdens de Motogiro d'Italia en leidde in '70 via overwinningen in Oss, Zandvoort en Monza tot het

hoogste ereschavot in '71 in Zeltweg, Oss, Barcelona en Modena.

Vanaf modeljaar '72 kreeg de SF een grotere (19 liter) tank, mooiere Nippon Denso tellers en een sportieve éénpersoonszit met afsluitbaar opbergvakje. In het modeljaar 1973 zijn enkele ervaringen met de legendarische SFC productieracer verwerkt in het afgebeelde model van de auteur, dat hier nog staat te pronken met de verkeerde uitlaten en balanspijp. De balanspijp hoort bij deze SF niet meer voor de fraaie 25 graden gekantelde cilinders te zitten, maar als balanspot onder het blok. Ondergetekende heeft de set inmiddels via de behulpzame Laverda specialist Harrie de Jonge op de plank liggen, maar die moet er natuurlijk nog wel even onder. Deze uitvoering heeft nieuwe trommelremmen, die o.a herkenbaar zijn aan het 'tunneltje',

waar de remstang doorheen loopt, die de beide remhevels met elkaar verbindt. De krachtbron heeft grotere kleppen en wordt bediend door twee 36mm Dell'Orto carburateurs met acceleratiepomp. Doordat veel elektra zijn plaats gevonden heeft onder de tank, kan een mooie platte schotelvormige CEV koplamp gemonteerd worden. In 1974 doet de schijfrem zijn intrede. Met namen als SF1, SF2 en SF3 lopen er in totaal bijna 19.000 zware tweecilinders van de band, die steeds moderner worden van vormgeving met tankstriping en de onvermijdelijke gietwielen. Maar zoals met zoveel modellen raken de troonopvolgers steeds verder vervreemd van hun tot de verbeelding sprekende stamvader. De vroege modellen blijven bij veel liefhebbers dan ook net wat meer emotie oproepen.

## De ultieme Laverda; de SFC (Competizione '71-'76)



*Van de speciaal naar Augusto Brettoni's (Laverda's fabriekscoureur) wensen ontwikkelde fabrieksracer SFC zijn er helaas weinig gemaakt. Wat uitstraling, historie en prestaties betreft staat deze zeldzame verschijning op*

*eenzame hoogte. Alleen een oorspronkelijke Ducati 750SS, de 900SS Imola of een vroege MV 750 Sport komen in de buurt van deze supersportieve Laverda!*



De eigenaar van al dat moois, Marnix van der Schalk, is een tijdgenoot van ondergetekende en na enkele contacten bleken wij aardig wat gemeenschappelijke interesses te hebben. Dit, vermeerderd met het feit dat hij op nog geen 20 minuten afstand van mij woont, was reden om eens bij hem op bezoek te gaan. Ik miste nog wat fotootjes bij dit artikel en ik had al zo'n idee, dat ik bij Marnix nog wel wat ontbrekend materiaal zou kunnen schieten of lenen. Ik mocht inderdaad wat "vroeg" fotomateriaal uit zijn uitgebreide archief gebruiken. Bovendien bleek mijn bezoekje aan hem goed voor wat welkome aanvullingen en correcties op mijn verhaal, dat inmiddels bijna klaar was, waarvoor bij deze mijn dank!

Marnix is een liefhebber in hart en nieren en zijn tot de verbeelding sprekende verzameling van inmiddels drie rasechte SFC productieracers haalde menig motorblad. Een paar foto's van de legendarische oranje in de pits zo herkenbare 'Competizione' mochten natuurlijk niet ontbreken in dit artikel. Het hier afgebeelde exemplaar is de

laatste aanwinst, een Electronica uit 1975.

Deze felbegeerde SFC is de verst ontwikkelde versie. Ten opzichte van zijn voorganger uit de 16000 serie heeft deze een andere vorm van de verbrandingskamer tengevolge van een gewijzigde cilinderkop. Hij is nu niet meer voorzien van gietijzeren koepels maar geheel vervaardigd van aluminium. Kenmerkend ook is de andere hoek van de bougies ten opzichte van de kop. De compressieverhouding is 10,5:1 en de motor is uitgevoerd met een oliekoeler. De gewijzigde krukas heeft links de pickup voor de Bosch elektronische ontsteking. Opvallend detail is het zandgegoten primaire deksel, dat tengevolge van de ontsteking een ander model moest krijgen. De SFC was goed voor 75 pk en in 1975 zijn er maar 131 exemplaren van de Electronica gebouwd, in 1976-77 gevolgd door 33 stuks die van gietwielen waren voorzien. Dit exemplaar is voor zover bekend het laatste dat met spaakwielen de fabriek verlaten heeft, en dat maakt hem nog eens extra bijzonder!

### Het einde is in zicht

In 1977 verdwijnt de 750 uit de lijsten. Laverda houdt de 500cc twin en borduurt verder op het driecilinder thema. Ze verkopen wel grote aantallen 125-175cc Laverda's met een Zundapp motorblok, in een later stadium ook voorzien van eigen krachtbron.

Tevens brengen ze einde jaren zeventig tal van weinig succesvolle modellen uit met exotische Spaanse namen, maar de firma raakt in grote problemen. Het afstoten van de landbouwdivisie naar Fiat legt pijnlijk bloot, hoezeer Laverda altijd financieel was aangewezen op de agrarische tak.

Tot het einde van de jaren tachtig houdt de firma stand en produceert nog Atlas 'off road' modellen en een serie tijdloos mooie driecilinders. Maar daar komen we later ongetwijfeld uitgebreid op terug.

### Laverda 750SF1 Modeljaar '73

#### Motor:

2 cilinder 4-takt parallel twin  
Bovenliggende nokkenas  
Boring en slag: 80mm en 74 mm  
Cilinderinhoud: 743,92cc  
Compressieverhouding: 1:8,9  
Vermogen: 65pk bij 7000 toeren  
Carburateurs: Dell'Orto PHF-36 AD/AS

#### Smering:

Wet-sump via tandwielpompe  
Oliefilter  
Inhoud systeem: 3 liter

#### Tankinhoud:

19 liter

#### Transmissie:

Koppeling: meervoudige natte plaat  
Aantal versnellingen: 5  
Primaire overbrenging: triplex ketting

#### Elektrisch systeem:

Dynamo: 12V - 150Watt  
Accu: 12V - 18Amp.  
Startmotor: 12V - 0,95pk

#### Frame:

Ruggengraat buizenframe

#### Vering:

Voor: telescoop met hydraulische dempers  
Achter: swingarm met hydraulische dempers

#### Remmen:

Voor en achter: two-leading shoe 230mm bij 30mm

#### Afmetingen:

Wielen: voor en achter: WM 3-18  
Banden: voor 3.50 S18 - achter 4.00 H18  
Lengte: 2200mm  
Max. breedte 675mm  
Wielbasis 1465mm  
Gewicht: 218kg

