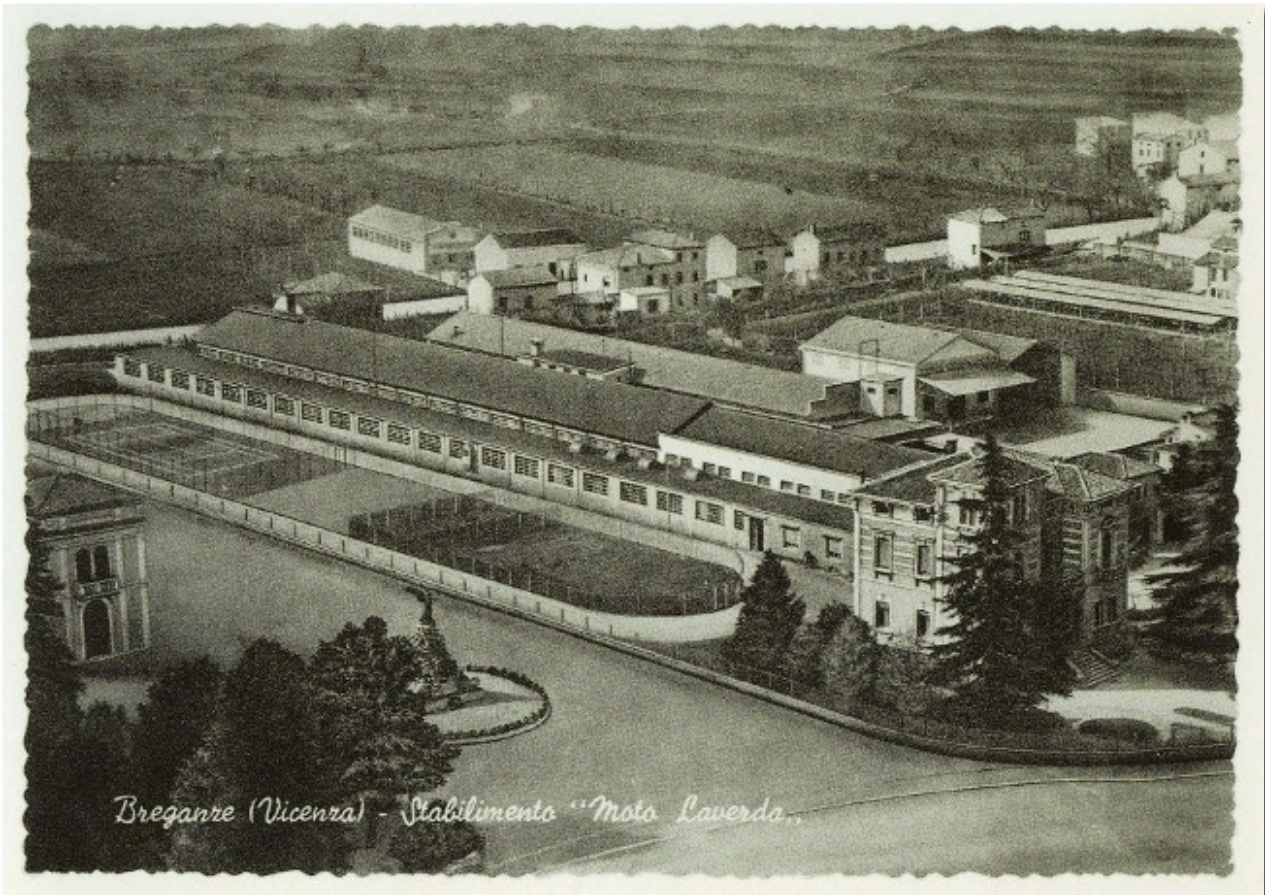


Historie Laverda

Door Gido Ladders



Laverda bouwde van 1950 tot 2000 motorfietsen. Het merk maakt nu met Vespa, Aprilia en Moto Guzzi deel uit van de Piaggio Group, maar wordt daar 'slapend' gehouden. In 2004 verscheen weliswaar een Laverda met een V-twin blok van Aprilia, maar bij dat ene prototype is het voorsnog gebleven.

Vroege jaren

Er was na de Tweede Wereldoorlog een enorme vraag naar goedkoop transport. Laverda, een fabrikant van landbouwmachines, zag mogelijkheden in de markt en richtte in 1949 Moto Laverda op. De lichte motorfietsen, die in 75cc- en 100cc-uitvoering van 1950 tot 1960 werden geproduceerd, sloegen direct bij het publiek aan. De vele raceoverwinningen in onder andere de MiTa (1600 km, van Milaan naar Taranto) en de Giro d'Italia zorgen voor veel positieve aandacht en bevorderden de verkoop. In totaal werden er 35.000 van deze motorfietsen verkocht. Ter vergelijking: van de 750 –ook een zeer succesvolle lijn– werden er zo'n 19.000 geproduceerd.

Deze lichte motorfietsen bezorgden Laverda de reputatie van degelijk, betrouwbaar en snel. Een reputatie die ook in de jaren 70 standhield met de in Nederland goed verkochte 750- en 1000/1200-modellen. De modellen uit de jaren 50 en 60 (tot de komst van de 750) waren vooral voor de thuismarkt bestemd en werden maar mondjesmaat geëxporteerd. De 200 twin uit 1962 was het eerste model op de Nederlandse markt, maar sloeg hier niet aan.



De toenmalige importeur Nimag heeft er slechts vijf verkocht. Toen Raymakers importeur van Laverda werd, stond de 125cc eencilinder viertakt op het programma. Van dit model verwachtte de jonge Massimo Laverda, die leiding van zijn vader had overgenomen, veel maar de werkelijkheid bleek anders. Raymakers heeft er slechts enkele aan de man kunnen brengen, maar het tij zou met de komst van de 750 snel keren.

Gloriejaren

Laverda 750

Eind jaren 60 bleek het begin van het superbike-tijdperk. Motorfietsen kregen een recreatieve functie. Ze speelden nauwelijks nog een rol van betekenis in het woon-werkverkeer. Motorfietsfabrikanten speelden daarop in. De motorfietsen werden sportiever, spannender en uitdagender. De cilinderinhoud en het vermogen werden tot voorheen ondenkbare hoogtes opgeschroefd. 'Stoplichtsprinters' en 'imposante toerbuffers' verschenen op het toneel. Laverda begreep de vraag en was er snel bij. De fabriek introduceerde eerst een 650cc twin, vrijwel direct gevolgd door een 750cc twin, die in 1968 op de markt kwam. Er verschenen toer- en sportversies. De 750 maakte Laverda in enkele



jaren een belangrijke speler op de internationale en vooral ook op de Nederlandse markt. De rol van de Nederlandse importeur Raymakers kan daarbij moeilijk overschat worden. Hij wees directeur Massimo Laverda op de mogelijkheid om in Oss deel te nemen aan de eerste editie van de 24-uursrace. De 750-racers maakten daar in 1969 en in de daaropvolgende jaren, -vanaf 1971 in SFC-uitvoering- diepe indruk. Bekendheid en reputatie stegen. De racesuccessen in Oss en op het

circuit van Zandvoort werden door de importeur breed uitgemeten in paginagrote advertenties in het weekblad Motor.

De vraag naar een 750 S(F) of GT kon de kleine fabriek in Breganze, waar de machines grotendeels met de hand werden vervaardigd, maar nauwelijks aan. Laverda had het gepresteerd om een 750 twin te produceren die langdurig op hoge snelheid gereden kon worden, uiterst betrouwbaar was en -volgens de fabriek- pas na 100.000 km mogelijk enige revisie nodig had. Dat was in die tijd een ongehoorde belofte, die -zo weten we nu- waargemaakt is; vele clubleden kunnen hiervan getuigen. Laverda's die twee of drie ton gelopen hebben zijn geen zeldzaamheid. Uiteraard is dan wel het blok een keertje open geweest...

Laverda 1000/1200

De roep om nog zwaarder en nog meer pk's werd beantwoord met de komst in 1972 van de 1000 driecilinder, die voor velen het summum van kracht en sportiviteit belichaamde. Het was nu de Engelse importeur Slater Bros die de fabriek grote diensten bewees door enkele jaren na de introductie een special op de Engelse markt te brengen met de naam 'Jota'. Een hetere nokkenas en onder andere open uitlaten maakten het beest in de 1000 los. De fabriek omarmde de 'Jota' al snel. Het model zou jarenlang bekend staan als de snelste productiemotor. De populariteit van de 1000 was in Engeland enorm, maar ook in Nederland besloten Laverda-liefhebbers vaak om hun 750 in te ruilen, want het adagium in die jaren was: 'een zware is je ware'. De opgedane ervaringen met een 750 raak je echter niet zomaar kwijt en menigeen ging in economisch betere tijden op zoek naar zijn eerste liefde: een mooie 750. Dat viel vaak niet mee, want de productie van de 750 was in 1977 gestaakt. Bovendien wilden verstokte 750-rijders hun gekoesterde twin vaak voor geen goud kwijt. Dus werd er een 750 in zeer matige staat gekocht, die met veel moeite 'netjes' werd gemaakt met expertise vanuit de club (die in 1981 was opgericht)



en natuurlijk van toegewijde dealers. Die situatie zou overigens in de jaren 90 sterk verbeteren door massale import vanuit Italië, waar de belasting op dit soort motorfietsen dramatisch was verhoogd. Op de Nederlandse motorbeurzen was gedurende enkele jaren de voertaal Italiaans...

Roerige jaren

In de jaren 80 raakte Moto Laverda als zovele fabrikanten in zwaar weer. De 750 had geen goede opvolger gekregen en de driecilinderreeks met 1000- en 1200-modellen naderde, ondanks motorische en stilistische aanpassingen, het einde van zijn levensloop. Weliswaar verscheen in 1977 een geheel nieuw model,



een 500 twin, op de markt, maar die

Laverda werd niet als een volwaardige opvolger van de 750 beschouwd. Het model bleek in geen enkel land een verkoopsucces, ondanks een lovende pers. Kwalitatief was het een uitstekende, moderne motorfiets met elektronische ontsteking, zes versnellingen en dubbele nokkenassen, maar de prijsstelling was allesbehalve



concurrerend. De toenmalige importeur Jos Jansen zag er om deze reden geen brood in. Niettemin zijn er in Nederland toch nog een beperkt aantal verkocht. De plannen die Laverda aanvankelijk had om een modellijn op te zetten met van de V6-racer afgeleide motorblokken waren in de ijskast verdwenen, vanwege de noodzakelijk hoge investeringen.

Het moest dus toch van de 1000 komen en voor de thuismarkt van de



lichte 125cc motorfietsen, die veelal met een Zündapp-blok waren uitgerust.

Begin jaren 80 had de 1000 een moderner uiterlijk gekregen in de gedaante van de 1000 RGS en was het motorkarakter vriendelijker geworden door een 120 graden krukas. De rauwe loop van het 180 graden blok had afgedaan voor het

publiek dat gewend was geraakt aan zijdezacht spinnende motorfietsen uit Japan. Het brute voorkomen en het zware geluid van een Laverda boezemden weinig vertrouwen in. De RGS was voor vele Laverda-enthousiasten echter te beschaafd en had wel erg veel plastic... een verkoopsucces werd het dus niet. De daaropvolgende 1000 SFC moest mede door de naamgeving oude

tijden doen herleven. Het uiterlijk was sportiever en het motorblok krachtiger, maar de vraag bleef gering, mede door de hoge prijs. Het vertrouwen in de levensvatbaarheid van Laverda was bovendien geslonken en dat deed de verkoop ook geen goed. Eind jaren tachtig balanceerde de fabriek voortdurend op de rand van de afgrond en ging uiteindelijk dicht.



Laatste jaren

Een herstart volgde enkele jaren later, niet in het geboortedorp Breganze, maar in het nabijgelegen Zanè, waar van 1994 tot 2000 een tweecilinderlijn van moderne 650- en 750-modellen in beperkte aantallen werd geproduceerd. Het enthousiasme was aanvankelijk groot bij Laverda-liefhebbers, motorjournalisten en bij oud-werknemers, die massaal Aprilia verlieten om op het oude nest terug te keren. De nieuwe Nederlandse importeur Lamoto, een tweemanschap bestaande uit de alom gewaardeerde Laverda-dealer Gijs van Dijk en 750 SFC-specialist Marnix van der Schalk zag een nieuwe toekomst voor Laverda in Nederland aanbreken, maar de euforie duurde maar kort. De nieuwe modellen kampten met

aardig wat kinderziektes, die de aloude reputatie van Laverda van betrouwbaar en onverwoestbaar een onherstelbare deuk bezorgden. In het jaar 2000 stopte de productie definitief. De merkrechten kwamen eerst in handen van Aprilia, dat aanvankelijk wel

geloofde in een herintroductie van Laverda, maar toen Aprilia daarna zelf werd opgeslokt door de Piaggio Group leken alle kansen verkeken. In een moeilijke markt had (en heeft) Piaggio niet alleen Aprilia overeind te houden maar ook Moto Guzzi en natuurlijk Vespa.

