



Die italienische Firma Laverda zählte zu den Pionieren der industriellen Produktion. 1873 gründete Pietro Laverda in Breganze in der Nähe von Vicenza ein Werk, um kleine Maschinen für die Landwirtschaft herzustellen. Aus der kleinen Werkstatt entstand im Laufe der Jahre ein bedeutendes Unternehmen, das Mährescher und andere Landmaschinen produzierte.

Francesco Laverda, ein Enkel von Pietro Laverda, folgte dem unternehmerischen Vorbild seines Großvaters und gründete im Jahr 1949 ebenfalls in Breganze die Firma Moto Laverda, die zunächst stehende Einzylinder-Viertaktmotoren mit 75cm³ Hubraum baute. Der Prototyp von 1949 wies einige ungewöhnlichen Lösungen auf, wie den schwingenden Motor-Getriebe-Antriebsblock, der den linken Arm der Hinterradschwinge bildete, während der rechte Arm aus massiven Element aus Pressblech bestand. Die Federung war nicht sichtbar, da sie nach dem viele Jahre später unter der Bezeichnung „Cantilever“ bekannt gewordenen Zentralfederbein-System verborgen war. Der Motor wurde jedoch verbessert und fiel durch seinen langen und schmalen, leicht nach vorn geneigten Zylinder auf. Ab 1952 hatten die kleinen Laverda-Viertaktmodelle eher das Aussehen und die Merkmale eines Motorrads. Eine Laverda 75 stellte mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 93 km/h auf den 1400 Kilometern von Mailand nach Tarent einen neuen Rekord auf.

1963 startete man die Produktion eines extrem preisgünstigen Mopeds mit Zeitaktmotors, das großen Absatz fand. 1965-69 wurden zwei 125cm³-Modelle mit einem fast liegenden Viertaktmotor in den Versionen Sport, Trial und Rallye vorgestellt.

1966 wurde anlässlich der Motorradausstellung in London die Laverda 650 vorgestellt. Es war eine Zweizylindermaschine mit elektrischem Anlasser, obenliegender, über eine Kette angetriebener Nockenwelle, Fünfganggetriebe und einer Leistung von 52 PS bei 6500 U/min und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 180 km/h. Ihre Nachfolge trat eine 750cm³-Maschine an, die ab 1968 serienmäßig hergestellt wurde. Nach der 750 GT erschienen 1969 die 750 S und 1970 die SF. Die 750 SF leistete 60 PS bei 6900 U/min und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 192 km/h. Eine Weiterentwicklung dieses Modells war die SFC Rennsportmaschine mit einer Leistung von 72 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h.

1972 nahm man die Entwicklung einer 1000cm³-Dreizylindermaschine in Angriff. Das alte Werk in Breganze wurde durch eine hochmoderne Anlage ersetzt. Im Frühjahr 1973 wurde schließlich die 1000er Dreizylinder in den Handel gebracht. Ihre wichtigsten Merkmale: 980 cm³ Hubraum, 80 PS bei 7200 U/min und einer Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h.

1975 war dann der Prototyp für die neue 500er-Zweizylindermaschine mit vier Ventilen pro Zylinder und zwei obenliegenden Nockenwellen gefertigt.

Leider hatte Laverda in dieser Zeit mit beträchtlichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Aus diesem Grund und auch wegen der neuen Mehrwertsteuer von 35 Prozent wurde die 500er nur 1977 serienmäßig produziert. Um das Mehrwertsteuerproblem zu umgehen wurde in den darauf folgenden Monaten eine 350cm³-Version dieses Motorrads entwickelt.

1978 wurde das Angebot erweitert: Eine auf 1200cm³ Hubraum vergrößerte Version der 1000er-Dreizylinder und eine Sechszylindermaschine verließen das Werk. Die so erfolgreiche 1000 SCF Dreizylinder wurde zwar auch in den 80er Jahren weiterhin angeboten, gleichzeitig offerierte man jedoch eine breitgefächerte Modellpalette von den 50cm³ bis 125cm³-Maschinen für das Gelände und der Straße.

Im Februar 1987 war Laverda wegen der schlechten Marktentwicklung gezwungen, einen außergerichtlichen Vergleich zu beantragen. Das Unternehmen wurde am 31. März verkauft. Nach einigen Jahren Pause wurde 1992 schließlich ein neues Modell vorgestellt. Die sportlichste Version heißt 750 S Formula und die unverkleidete Version in „Naked-Bike“-Version hört auf den Namen Strike 750.

