

Der Interkontinental-TOURER

Die **Laverda 750 GT** feierte ihr Debüt als **American Eagle Classic**. Wir präsentieren ein traumhaft schönes Exemplar des US-Italo-Twins

Sportliche Modelle prägen das Image der 750er Baureihe von Laverda, die Ende der Sechziger debütierte. Die erste Variante trug indes das Kürzel GT für Gran Turismo, sollte Kilometerfresser sein, nicht Turngerät. Die Kundenschaft blieb reserviert und die 750 GT entsprechend selten. Das macht sie heute natürlich interessant. Aber vor allem ist sie einfach nur richtig schön...

Wer von den 750er Laverda-Twins spricht, meint die Modelle S, SF oder gar die fast unerreichbare SFC. Hochlenker, Tankgepäckträger und beinahe üppig gepolsterte Zweipersonen-Sitzbank – mit diesen Merkmalen passte die GT nie wirklich ins sportive Image der Marke. Entsprechend schwierig ist es im Normalfall, ein Exemplar des „Tourers“ aufzutreiben, aber zum Glück kenne ich ja Mirko und Esther Metjengerdes im hohen Norden, über deren tolle Laverda ich schon früher einmal berichten durfte. „Ja, mittlerweile hab' ich auch eine GT restauriert“, erzählt Mirko am Telefon. Über sein darauf folgendes „Aber“ wird noch zu sprechen sein. Kein aber jetzt, nichts wie hin!

Als wir ankommen, sitzt gerade der siebenjährige Sohnmann auf einer Laverda 100 und übt Gasgeben. „Laverda spielt bei uns immer noch eine Hauptrolle“, lacht Mirko, „aber die Prioritäten haben sich durch unsere Kinder natürlich etwas verschoben. Aber du siehst ja, in ein paar Jahren können wir auf unseren Mo-

torrädern einen Familienausflug machen. Und weil ich bis dahin dann wohl einen Hochlenker brauche, habe ich mich an das Wrack erinnert, das noch bei uns in der Ecke stand“, grinst er, öffnet das Werkstatttor und schiebt eine piekfein restaurierte GT ins Freie. Die Optik ist makellos, von den glasperlgestrahlten Oberflächen des Motors über die polierten Aluteile, den makellosen Chrom bis hin zum Lack. Patina-Fans bitte mal kurz weghören: Mirko restauriert seine Motorräder in einen „Besser-als-neu-Zustand“ – ich finde das herrlich.

Alles nur „oberflächlich restauriert“? Mitnichten. „Ich habe die Kiste anno 2000 für 900 Mark gekauft, das sollte alles sagen, auch über den mechanischen Zustand“, blickt Mirko zurück. „Das Ding war so schlecht, dass ich nie daran gedacht habe, da mal ranzugehen. Der Motor sah übel aus, Rost blühte überall, der Lack war gepinselt, etliche Teile fehlten, vom Kabelbaum war nur noch ein bisschen Gestrüpp übrig. Dazu dieser seltsam plattgedrückte Tank aus Kunststoff, den ich noch nie an einer Laverda gesehen hatte. So stand sie neun Jahre in der Ecke und sollte eigentlich als Teileträger dienen.“

Bis Mirko sich irgendwann das Typenschild genauer ansah: *Made by Laverda for McCormack International Motors*. Da wurde ihm klar, was er in der Garage stehen hatte: eine American Eagle nämlich, womit wir dann auch bei Mirkos „aber“ am Telefon wären... Streng genommen haben wir es also mit keiner GT zu tun, sondern mit einer jener allerersten 750er GT, die schon 1968 in den USA unter anderem Markennamen (!) verkauft wurden. Sogar auf dem Tank prangt





ein US-Weißkopfseeadler. Der Hintergrund: Der US-Amerikaner Jack McCormack sah die ersten GT-Prototypen (anfangs noch mit 650 Kubik) in einem Magazin und bedrängte Firmenchef Massimo Laverda erfolgreich, gleich die ersten Serienexemplare (nun mit 750 Kubik) über den großen Teich zu schicken. Selfmade-Man McCormack trat jedoch nicht als Importeur auf, sondern als Fabrikant – inklusive eigenem Markennamen. Die 750 GT hieß nun American Eagle Classic. Der flache Kunststofftank, den auch Mirkos Maschine beim Kauf zierte, gehört indes zur US-Sportvariante American Eagle Super Sport. Die Unterschiede zwischen US-Version und europäischen GT sind ansonsten nur marginal und beschränkten sich auf Anbauteile wie einen höheren Lenker und ein anderes Rücklicht.

Wie die rare US-Version wohl nach Deutschland kam? Mirko forschte nach, fand aber nichts heraus. „Die Vorgeschichte meiner GT liegt komplett im Dunklen. Vielleicht hat sie jemand aus den USA zurückgebracht. Möglich ist aber auch, dass sie Europa nie verlassen hat.“

2009 begann die Restaurierung. Mirko konnte dabei auf einige Erfahrungen zurückgreifen, denn eine 750 SF (die grundsätzlich den gleichen Motor hat) hatte er bereits in den Fingern gehabt. So wusste er auch, dass der fast 100 Kilo (!) schwere Motor – der hinüber war und eine Totalrevision nötig hatte – gar nicht mal so schwer aus dem Rahmen zu bugisieren ist. „Der hat ja keine Unterzügen

TECHNISCHE DATEN

Laverda 750 GT

Motor: Viertakt-Paralleltwin, luftgekühlt, wälzgelagert, ohc-Ventilsteuerung, Batterie-spulenzündung, zwei 29er Dell'Orto-VHB-Vergaser, Verdichtung 8,9:1

Hubraum: 744 ccm (B X H: 80 x 74 mm)

PS bei U/min: 49 bei 6600

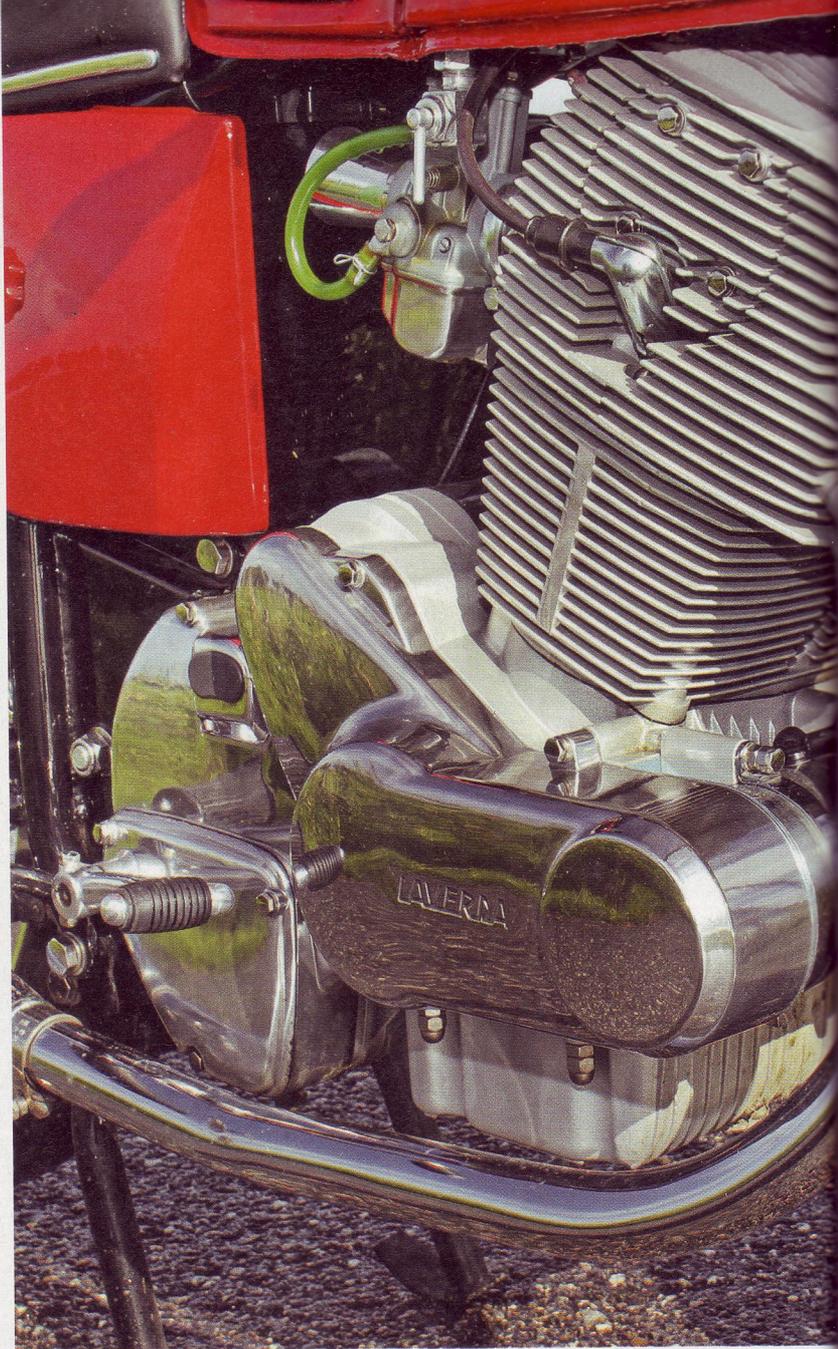
Fahrwerk: Stahlrohrbrückenrahmen, Telegabel (Ceriani), Schwinge, Trommelbremsen (Grimeca)

Leergewicht: ca. 218 kg

V/max: ca. 175 km/h

„Die GT wurde lauge verkauft. Sie hat zwar etwas weniger Leistung als S und SF, lässt sich aber dank der Sitzposition viel entspannter fahren. Das schätze ich inzwischen sehr.“

Mirko Metjengerdes



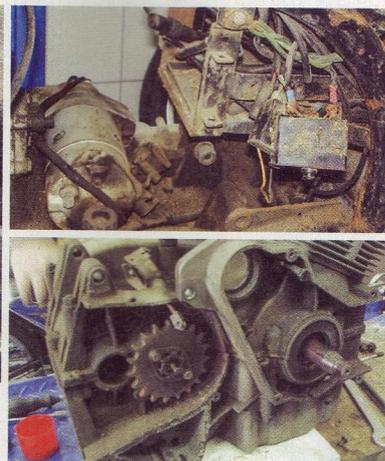
Netter Anblick: Viel Chrom, klassische Instrumente und eine Tachonadel, die sich knapp bis zur 180er Marke aufschwingt



> Ein Fragment für 900 Mark: der Ausgangszustand



Die American Eagle war nicht komplett – selbst die Getriebe- nebenwelle fehlte – und buchstäblich jedes vorhandene Teil musste aufgearbeitet werden. Von der Kurbelwelle mal abgesehen!



Hochlenker, lange Sitzbank und Tourentank mit Gepäckträger stehen der Laverda gut. Geprägt wird ihre Optik aber durch den bildschönen Twin

**Der Besitzer**

> **Mirko Metjengerdes** (49) aus der Nähe von Westerstede bei Oldenburg ist Maschinenbauingenieur. Er hat sich seit über 20 Jahren dem Thema Laverda verschrieben und die GT insbesondere aufgrund der entspannten Sitzposition schätzen gelernt. Seine Frau Esther teilt die Leidenschaft für die Marke – und ist tatsächlich mal in die Laverda-Heimat Breganze gereist, nur um sich von Ex-Renn-technikern erklären zu lassen, wie man an der Laverda 100 die Steuerzeiten einstellt!

ge, man braucht darum eigentlich nur einen rollbaren Heber – und zwei Helfer, um ihn auf die Werkbank zu hieven“. Auch das Zerlegen bereitet keine Probleme. „Wie alle Laverda-Motoren ist auch der 750er eine unkomplizierte und solide Konstruktion: Außer einem Abzieher für den Anlasserfreilauf ist kein Spezialwerkzeug notwendig.“ Überraschungen gab es trotzdem: „Am Getriebe fehlte die Nebenwelle, was schon erstaunlich war. Wer baut einen Motor ein, dem das halbe Getriebe fehlt?“

Keine ganz so große Überraschung, dafür aber umso erfreulicher war der gute Zustand der Kurbelwelle. „Die ist so grundsolide gebaut, dass man sich schon sehr anstrengen muss, um sie kleinzukriegen. Weil der Motor so marode war, habe ich mit einer so makellosen Welle allerdings trotzdem nicht gerechnet.“ Sogar die Pleu-

el konnten dranbleiben, was die ansonsten aufwendige Revision vereinfachte. „Da habe ich richtig Glück gehabt. Die Pleuelfüße sind nicht geteilt, die gebaute Welle hätte für den Wechsel der Lager zerlegt werden müssen.“ Auch die inneren Hauptlager blieben am Platz, die äußeren wechselte Mirko nach der bewährten Heiß/Kalt-Methode. Die Kurbelwelle läuft in vier Wälzlager (drei Rollenlager, ein Kugellager), die leicht verfügbar sind. Schon eher Mangelware sind die Nadellager in den Pleuelfüßen (zwei Lager pro Pleuel), es gibt jedoch noch Restbestände.

Dass die relative Einfachheit der Maschinen aus Breganze manche dazu verführt, auch ohne Sachkenntnis den Schraubenschlüssel anzusetzen, entdeckte Mirko bei der Demontage der Zylinderbank. „Bei dem Motor war tatsächlich ein Kolben falsch

herum eingebaut. Gefahren ist meine GT damit wohl trotzdem, wie die Ölkohle zeigte.“ Die originale Ölpumpe (mit schmalen Sechsmillimeter-Zahnradern) wechselt er obligatorisch gegen das größere Exemplar (zehn Millimeter) aus der 750 SFC – das es als Nachfertigung gibt. „Dieser Umbau ist sinnvoll, denn die serienmäßige Pumpe hat insbesondere bei Stadtfahrten mit niedriger Drehzahl zu wenig Durchsatz.“

Der Zweiventil-Zylinderkopf ging zur Überholung an das Orange Cycle Team (OCT) in Dom-Esch und kam mit neuen Ventilen und Ventilführungen zurück. Gebrauchte Kipphebel ergatterte Mirko im Internet, die Nockenwelle indes war noch gut und wurde lediglich poliert. Die fehlende Nebenwelle fand er auf dem Teilemarkt in Bockhorn – genauer gesagt kaufte er dort günstig ein komplettes



Räderwerk und füllte mit den nicht benötigten Teilen sein Nachschubdepot auf. Sogar den lang gesuchten GT-Stahltank hatte der Verkäufer im Fundus, Mirko brachte ihn stolz nach Hause – doch er passte nicht. „Ich fand heraus, dass frühe GT tatsächlich einen breiteren Rahmen haben. Meine Maschine ist wahrscheinlich Baujahr 1969, der schmalere und leichtere Rahmen kam erst mit den Sportmodellen.“

Unser Laverda-Fan musste also noch mal los, allerdings bereitete die Teilesuche insgesamt keine unüberwindlichen Probleme. „Weil sich meine US-GT die Technik mit den europäischen Modellen teilt, findet man die Teile auch hierzulande. Auch bei der Restaurierung meiner 750 SF hat sich nach einiger Zeit alles angefunken. So war ich zum Beispiel noch nie auf einem italienischen Teilemarkt, es wurde einfach nicht nötig.“

Etliche Stunden der Restaurierung gingen für die Aufarbeitung verbrauchter Brocken drauf. So waren die Flachschieber-Dell'Orto-Vergaser (VHB 29) derartig verharzt, dass sie gleich dreimal ins Ultraschallbad wanderten; die wunderschönen Grimeca-Trommelbremsen (vorn Duplex, hinten Simplex) wurden überarbeitet und neu eingespeicht. Die Felgen bekamen wie alle Aluteile und sogar die Edelstahlschrauben (deren Köpfe Mirko zuvor glattschleift) den Polierbock zu spüren – der oft im Dauereinsatz ist. „Viele finden Polieren mühsam, mir macht es Spaß. Ich kann dabei immer so schön nachdenken. Zum Beispiel darüber, wo ich die immer noch fehlenden Teile für mein SFC-Projekt herkiege...“

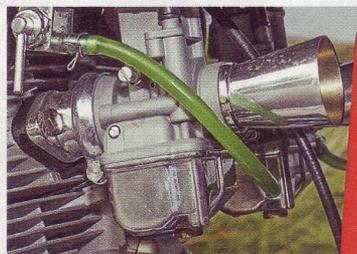
Text: Robert Reuter
Fotos: Siegfried Traub

> Die ganz große Inspektion

Der Laverda-Twin ist ersolid konstruiert – mit übergroßen Hauptlagern, vier Nockenwellenlagern, einer stabilen Kurbelwelle und massiven Pleuel. Eine sinnvolle Verbesserung gibt's aber: eine stärkere Ölpumpe



Die vordere Duplexbremse der frühen 750er steuerte der Hersteller Grimeca bei



Guter Name: Dell'Orto lieferte die 29er-VHB-Vergaser ohne Beschleunigerpumpe



Auf einem italienischen Teilemarkt war unsere Laverda-Familie bis heute noch nie – ganz einfach, weil es nicht nötig war. Der Nachschub für die Maschinen aus Breganze läuft hierzulande ordentlich

> INFOS & FAKTEN

1964 übernahm der erst 25-jährige Massimo Laverda...

...die Führung des Familienbetriebes und brachte frischen Wind in die Werkhallen, in denen bislang vor allem 75er und 100er Viertaktmaschinen entstanden waren. **Inspiziert von den Erfolgen der Honda CB 72/77 und den 650er Twins aus England**, ging es ab 1965 an die Entwicklung eines Zweizylindermotorrads mit Paralleltwin, ohc-Ventiltrieb und zunächst 650, dann 750 Kubik. Die Serienproduktion startete 1968, **nur etwa 100 Exemplare der 650er entstanden**, dann kam der 750er Motor mit angegebenen 52 PS, später in den Sportmodellen mit 60 PS. Erst mit dem Erscheinen des besagten Sportmodells 750 S im Jahr 1969 bekam die „Standardversion“ den Namenszusatz GT. **Viele GT wurden in dritter und vierter Hand sportlich umgebaut**, Originale sind heute auch deshalb selten und gesucht. **In sehr gutem Zustand erzielen sie laut Classic Data Preise bis zu etwa 13.000 Euro.**