

3. Jahrgang

T10856E

GUMMIKUH&

5,90 DM

ÖS 50 - sfr 5,90

VOLLENDETE VERGANGENHEIT

MOTORRÄDER DER 50ER, 60ER UND 70ER JAHRE

**PAST**

*perfect*



2 • 1992

15. Februar 1992 bis

14. März 1992

## UNTERWEGS

Fahrbericht  
Laverda 750 SF 4

## SPORT

JMR • Ein Cross Mischling 16

## TECHNIK

Typenkunde  
Yamaha XS 650 14

Programmierte  
Pannenhilfe 31

Bau von Seitenkoffern 34

Wußten Sie schon... 38

Aus Stromis Labor  
Das ölige Öl 44

## GESCHICHTEN

Mein Kett-car war schuldig 41

## SONSTIGES

Zur Diskussion  
um die Protektoren-Combis  
Bekennnisse eines Ketzers 18

Neues von MZ 52

## RUBRIKEN

Titel: BSA A7  
(Archiv Rogge) 1

Korrespondenz 10

Anzeigenmarkt  
Such & Find 21

Historischer Test  
Triumph Speed Twin 36

Litera-Tour: MV Agusta  
von Christian Spahn 40

Schrauberserie  
Maico M 250 B 46

Termine & Treffen 50

Last not least  
Autos raus aus der City 54

Who is who  
bei GUMMIKUH 54

Leser-Service 55

Motorengalerie  
Horex Regina 56

# GUMMIKUH & PAST PERFECT AUSGABE 33

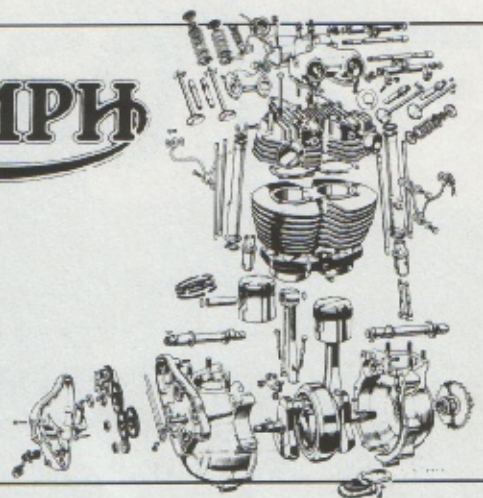


Andy fuhr eine  
Laverda 750 SF.  
Sein Bericht  
ab Seite 4



## TRIUMPH

Unser historischer Test stammt aus der "Motor Cycle" vom 14. August 1947. Das Objekt: 500er Triumph Speed Twin. Seite 36f



Militärschrot-  
umwandlung in  
einen zivilen  
Tourer:  
Kann das  
funktionieren?  
pk versucht es.  
Seite 46



Das Schicksal  
eines Motorrad-  
werkes liegt uns  
am Herzen -  
Andy informiert  
über MZ.  
Seite 52





**Unterwegs  
mit einer**

# **Laverda 750 SF**

Ein trüber Spätherbsttag, an dem sich die Sonne kaum aus ihrem Wolkenversteck hervortraute, schien nicht geeignet, ein flammrotes Motorrad aus dem lebensfrohen Norditalien aus den Verkaufsräumen eines Händlers an die frische Luft zu holen.

Dennoch machten wir uns auf den Weg nach Otterstedt. Ist doch die Recherche "am lebenden Objekt" das Salz in der Suppe der Motorradberichterstattung. Hinzu kam, daß jeder von uns nach mehreren Wochen Herbst Appetit auf prickelnden Fahrspaß "fern grauer Städte Mauern" spürte.

## **Eine SF soll es sein!**

Rüdiger Kämma hatte für uns eine Laverda 750 SF herausgesucht. Die Maschine von 1973 war bis auf einen verstellbaren Tommaselli-Lenker in allen Details original. Ein Zugeständnis an deutsche Zulassungsvorschriften waren ein Rückspiegel und "Ochsenaugen"-Blinker von Hella. Schon beim Rangieren merkte ich, daß ich es hier nicht mit einem filigranen High-Tech Gerät zu tun hatte, sondern es sich um solide Technik eines Familienbetriebs handelt, der mit Landmaschinen groß geworden war.



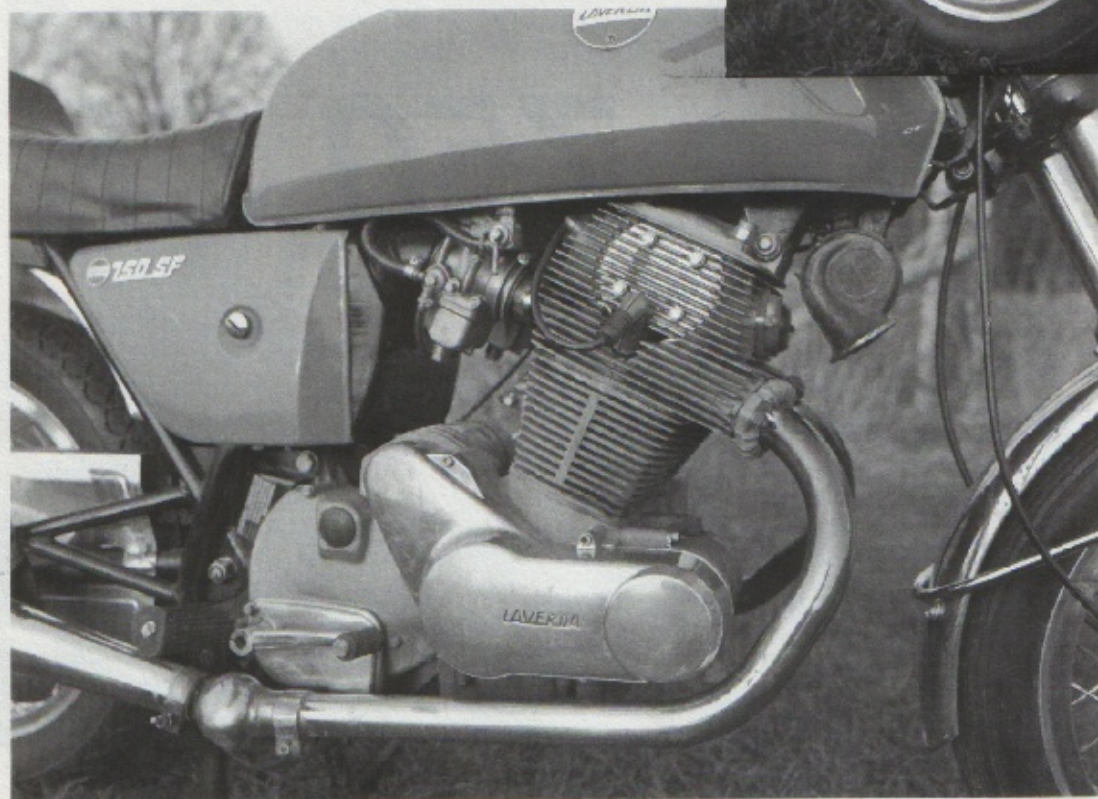
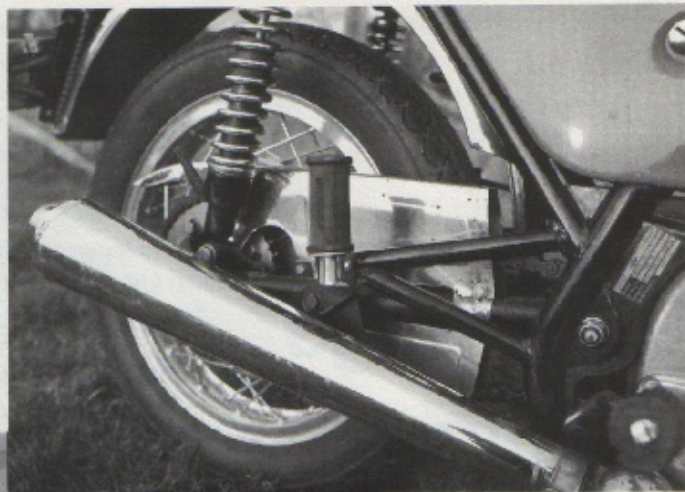
## **Masse und Tradition**

Kurzum, das Krad wirkte schwer und massig in den Händen. Viele Details schienen eher auf teutonische Wurzeln zu deuten, als auf einen romanischen Ursprung.

Doch Laverda war in seiner ganzen Geschichte stets italienisch und bodenständig zugleich. 1873 gründete Pietro Laverda eine Fabrik zur Herstellung von Landmaschinen. Nach dem Zweiten Weltkrieg war der Bedarf an preiswerten Fortbewegungsmitteln so groß, daß man sich in Breganze entschloß, den umkämpften Markt der Leichtmotorräder mit einem 75 ccm Viertakter zu bereichern. Die Maschine erschien 1949. In den folgenden Jahren ergänzte man das Programm um Mopeds und Maschinen zwischen 100 und 200 ccm. Ähnlich wie bei Ducati und Guzzi registrierte man zur Mitte der 60er Jahre ein wiedererwachendes Interesse an großen Motorrädern.

Die Gedanken, die sich die Familie Laverda daraufhin machte, führten zur großen Laverda, die 1966 auf der Earls Court Show in London präsentiert wurde. Diese Maschine war nicht unbedingt ein umwerfend neues Konzept, sondern eine gelungene Zusammenstellung bewährter Elemente. Bei der Konstruktion eines großen Motors lehnte man sich stark an das erfolgreiche Vorbild Honda CB 72 an. Der Motor war ein fahrtwindgekühlter Twin mit kettengetriebener, obenliegen-

ner weltweit bei renommierten Zulieferern. Fahrwerksteile kamen aus heimischer Produktion von Ceriani und Borrani, für die Elektrik sorgte Bosch, während man die Instrumente bei Nippon Denso im fernen Japan



oben: Intelligente Detaillösungen. Muster-gültiger Kettenschutz, Federung von Hand verstellbar. Soziusra- sten gut positioniert. links: Einer der schön- sten Motoren der 70er Jahre: der mittragende 360 Grad Laverda- Pa- ralleltwin

einer erhöhten Verdich- tung sorgte eine Auspuf- fanlage mit Interferenz- rohr für eine Anhebung der Leistung auf 52 PS. Doch bekannter waren nördlich der Alpen stets die sportlicheren Versio-

der Nockenwelle, einem angeblockten Getriebe und zwei Vergasern. Ausgesprochen modern wirkten in den 60ern das Fünfganggetriebe und der Elektrostarter. Ähnlich wie bei Honda waren Anlasser und Lichtmaschine (Bosch, 150 Watt, Gleichstrom) nicht in das Motorgehäuse integriert. Unterschiedlich war aber die Bauweise als Paralleltwin, die einen 360 Grad Zündversatz erforderte. Dieser häufig in England gepflegten Bauweise sagt man ein markiges Drehmoment und enorme Vibrationen nach. Die Prototypen waren noch, wie auch die Hondas, mit 180 Zündversatz gelaufen.

Um Fahrstabilität bemühte sich ein unten offener Brückenrohrrahmen, bei dem der Motor mittragende Funktion übernahm. Zeitgemäß wurde das Hinterrad in einer Langschwinge und das Vorderrad von einer Teleskopgabel geführt. Bei den Zuliefern bedienten sich die Norditalie-

und die Lenkerschalter bei der britischen Traditionsfirma Lucas einkaufte. Den Hubraum hatte man für zwei Versionen bemessen: eine 650er mit 75 mm Bohrung und 74 mm Hub und eine 750er mit 80 Bohrung und ebenfalls 74 mm Hub. Die kleinere Variante war mit 50 PS bei 6.800 U/min angegeben, die 750er war schwächer verdichtet (7,7:1 anstatt 9:1) und erreichte daher auch nur 52 PS bei 6600 U/min. Da die 750er wohl insgesamt ein runderes Verhalten zeigte, ließ Laverda die 650er zur 69er Saison auslaufen.

Von dort an bis 1973 lieferte Laverda die GT 750 mit 47 Din-PS als Basismodell. Dieser Typ war mit 29er Dell Orto VHB Gasfabriken ausgestattet, ab 1970 gab es dann 30er. Nachfolger der GT wurde 1973 die GTL, bei der man die Ausstattung (Tank, Gabelmanschetten und Auspuffanlage) modifiziert hatte. Im Verein mit

nen der 750er.

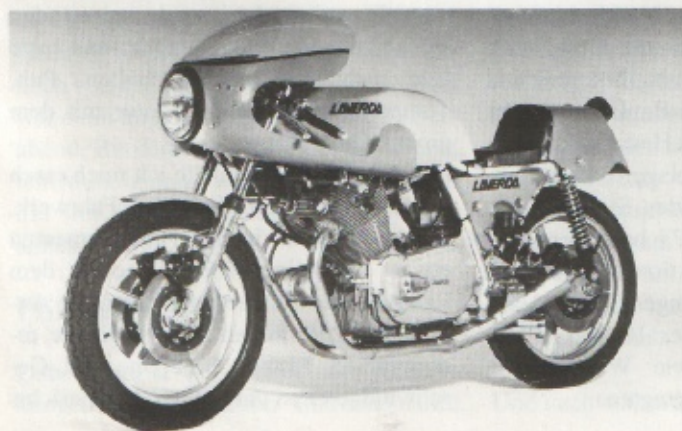
Italienischer Gepflogenheit folgend, reichten die Laverda-Oberen 1969 das Sportmodell "S" nach, dem 1970 die "SF" folgte. Die "S" unterschied sich von der normalen Maschine durch einen langen 20 l Tank, eine Höckerbank (nur junge Azzuripärchen passen dort zu zweit drauf, unsere Kollegen von der Classic Bike haben den passenden Ausdruck für diese Bänke: "once-and-a-dwarf").

Zur Leistungssteigerung griff man in die übliche Kiste des Viertaktunings: Verdichtung 9,65 : 1, schärfere Nockenprofile und größere Vergaser (30er Dell Orto VHB). Härtere Ventillfedern sollten die Standfestigkeit erhöhen. Das Werk gab, italienisch großzügig, 60 PS an. Zur 71 Saison änderte man die Bremsanlage: Statt wie bisher Grimeca Bauteile zu verbauen, produzierte man die Energiever-

nichter im eigenen Hause. An Vorder- und Hinterrad taten 230 mm Duplextrommeln Dienst. Die Hebel wurden, wie seinerzeit auch bei Triumph und BMW, jeweils von Seil und Hülle des Bowdenzuges bedient. Trotz der Größe war die Bremsanlage nicht berauschend. Auch die späteren Änderungen bei der SF 1 (Super-Freni = Superbremse) waren keine grundlegende Verbesserung. Dort verband man beide Bremshebel mit einem einzustellenden Gestänge. Weiterhin hatte man die Optik der SF dem Zeitgeschmack entsprechend modernisiert - Verzicht auf Knickkissen und Faltenbälge - und bezog die In-



links: Letzte Ausführung der 750er Laverda: die SF 3 von 1977  
links unten: Schon optisch eine Rakete. Die rare 750 SFC.



tete Auspufftöpfe an. Gleichzeitig hatte man einen Luftfilterkasten spendiert, der trotz erhöhter Leistung (größere Ventile und Vergaser) in Verbindung mit den neuen Auspuffen geräuschmindernd wirken sollte.

### Der Bomber: SFC

Alles andere als geräuschmindernd dagegen war die Megaphonanlage, die gemeinsam mit der Laverda 750 SFC an die schnelle Kundschaft ausgeliefert wurde. Die SFC (C steht für Competizione) war seinerzeit die schärfste Waffe der Traktorenbauer aus Norditalien. Die ungemein dynamisch wirkende Maschine war stahlgewordenes Ergebnis der Laverda-Erfolge bei den internationalen Langstreckenrennen.

Das Werk entschloß sich daraufhin, eine Kleinserie von zulassungsfähigen Langstreckenrennmaschinen aufzulegen, die speziell an aktive Sportfahrer verkauft werden sollte. Insgesamt wurden es von 1972 bis 77 nur 549 Stück. Die Vielzahl der heute auf dem Markt angebotenen SFC sind umgestrickte SF oder gar GT.

Dabei waren die gegenüber den Normalmodellen durchgeführten Änderungen durchaus nicht nur kosmetischer Natur: Neben Modifikationen des Hauptrahmens (auch für die Normalmodelle gab es unterschiedliche Rahmen) fanden sich Ausstattungsdetails wie Stummellenker, zurückversetzte Rasten, ein Alu- bzw. GFK-Tank, eine Höckerbank und eine sehr "schnelle" Halbverkleidung. Am Triebwerk hatte man noch einiges getan, um ohne Einbußen an Standfestigkeit schnell-

### Endlich Scheibenbremsen...

Eine längst überfällige Modernisierung der normalen Modelle war die Einführung der SF 2 im Januar 74. Geändert wurde die Frontpartie: die Ceriani-Gabel wuchs von 35 auf 38 mm Standrohrdurchmesser und besaß an den Tauchrohren Aufnahmen für eine Bremscheibenbremszange. Der Scheinwerfer kam wieder von Bosch, und japanische Lenkerschalter ersetzten die Lucasexemplare. Doch mittlerweile war

### Fahrt mit Fiasko

Vor dem Losfahren instruierte mich der geduldige Rüdiger Kämma über die Besonderheiten des roten Brockens: Schalung rechts aber erster Gang unten. ("Muß das sein?" dachte ich im Stillen). Kurios in der sportlichen Umgebung wirkte ein Deutsches Zündschloß mit "Patentnagel" zum "neindrücken" und Licht anschalten. Die häßlichen Lucas-Flügelhalter waren mir aus "triumphalen" Zeiten bekannt. Die Bremsen seien zwar schön anzusehen und zu dosieren, würden aber schwach wirken und schnell durch Fading noch schwächer werden. Nun, ja, ich strich so wieso um die Maschine herum und fragte in die Runde, ob man abkommandierte Traktoringenieure zu ihren Vätern zählen muß. Das von den Azzuris lange gepflegte Prinzip, keine Gewichte an den Lenkkopf zu klotzen, war hier schon optisch mißachtet worden.

Die ersten Kilometer verliefen recht vorsichtig. Die Maschine und meine Wenigkeit bemühten sich drum, die kalten Glieder sanft zu erwärmen. Schon bald registrierte ich, daß zumindest diese SF den hanebüchenden Geschichten über das Macho-Muskel-Bike Laverda Unauffälligkeit entgegengesetzte. Die Kupplung benötigte keine Schraubstockfäuste, die Vibrationen waren gut zu ertragen, und alle Bedienungselemente flutschten.

Eine gewisse Steifheit der Lenkung und Unwilligkeit bei Schräglagenwechsel ließen sich jedoch nicht verleugnen. Nach 15 Kilometern lag der erste schnelle Überholvorgang an. War die Maschine beim Warmfahren recht handzahn gewesen, kam bei Vollgas ab 4000 Touren die zweite Natur der SF zum Vorschein. Von böartigem Knurren begleitet, schob sich die massige Maschine an den "Konkurrenten" vorbei. Ich wurde gegen den Höcker der Sitzbank gedrückt und hatte Eile rechtzeitig hochzuschalten. Puh, Temperament hatte der Motor mit dem groben Gußgehäuse.

Auf der Autobahn fädelt ich mich rasch in den fließenden Verkehr. Das Fahrwerk, durch steifes Öl in den Federelementen etwas hoppelig wirkend, sollte dem Längsrillentest unterworfen werden. Anfang der 70er hatten auch Produkte renommierter Firmen Probleme, bei Geschwindigkeiten um 160 km/h angesichts



oben: Schiebung gehört zum Redaktionsalltag.

die 750er Laverda bedenklich in die Jahre gekommen. Die breite Masse der Kunden favorisierte Vierzylinder, und die Tourengemeinde kaufte lieber Kardanmaschinen. Die letzte Version (1976) hieß, oh Wunder, SF 3 und war mit Gußrädern, einer Scheibenbremse am Hinterrad und der Zwei-Mann-Bürzel-Bank des 1000er Drillings aus gleichem Hause schnell zu erkennen. Eine nadelgelagerte Hinterradschwinge war ein letztes Symbol konstruktiver Sorgfalt. 1977 hatte der Spaß ein Ende, die Produktion wurde nach 19.000 Exemplaren eingestellt, und das Werk widmete sich der 1000 3 C und anderen Produkten wie Wohnmobile, Traktoren und Kühlaggregate.

ler fahren zu können. Different zu den Großserienmodellen waren Kopf, Ventile, Nockenwellen, Kolben und die 36 Dell Orto PHF Vergaser. Laut Werksangabe zeigte der Prüfstand 75 PS als Ergebnis der Bemühungen an. Praktisch alle Teile des Kurbel- und Ventiltriebs waren poliert, um leichter zu sein und Kerbrissen vorzubeugen. Das Getriebe war mit einer anderen Stufung (mit "endlosem" ersten Gang) versehen und mit Hilfe von Nadelagern getunt worden. Änderungen an Zündanlage und Bremsen und Magnesiumseitendeckel für den Motor waren zusätzliche Goodies an der schnellen Diva. Übrigens wurde der erste Teil der Maschinen mit Duplexbremsen ausgeliefert, später kaufte man Drei-Scheiben-Bremsanlagen von Brembo. Wirtschaftlich war die SFC sicher kein Erfolg, dennoch hatten die 549 orangeroten Maschinen sicher für das Image der Firma aus Breganze einen unbezahlbaren Effekt.

spitzwinkelig angefahrener Fahrbahnmarkierungen Haltung und Disziplin zu bewahren. Die ersten /5 BMWs und alle Japaner schlenkerten so deutlich, daß die Fahrwerkstuner Hochkonjunktur hatten. Doch die SF ging im Dezember 1991 souverän über die Fahrbahn der A 27.

Fahrsicherheit und Straßenlage verdienen auch noch nach heutigen Maßstäben gute Noten. Das Tempolimit und deutlich zutage tretende Vibrationen veranlaßten mich, eine ruhigere Gangart anzuschlagen. Bei 120 km/h ließ es sich bequem mit dem Twin fahren, mir behagte die Sitzposition jedoch nicht ganz. Ich dachte einmal mehr daran, daß italienische Motorradkonstrukteure Ambiente vor Anatomie stellen. Die Fußrasten schienen mir zu hoch, gleichzeitig waren diese viel zu weit auseinander, und der Schalthebel für mich (Gr. 42) viel zu weit entfernt. Grumpf! Genausowenig konnte ich mich mit dem verstellbaren Tommaselli Wunderlenker anfreunden, ein 63 cm BMW Lenker wäre wohl das Schlaueste gewesen.

Jedoch im Bremer Stadtverkehr staunte ich über die urbanen Qualitäten des Bombers aus Breganze. Durch die präzise Schaltung, die gut zu dosierende Kupplung und die elastische Motorcharakteristik war ungeachtet der klobigen Erscheinung die Teilnahme am Großstadtverkehr ohne Streß möglich. So wurde mir klar, warum die GT-Version auch ein beliebtes Polizeimotorrad war.

Anschließend sollte es auf einer Schnellstraße wieder aus der Stadt hinausgehen, doch die Laverda stellte auf der Beschleunigungsspur unvermittelt ihre Arbeit ein, auf dem Weg bis hier war sie bei hohen Drehzahlen bereits zweimal abgestorben, ließ sich aber per Knopfdruck sofort wieder ins Leben zurückholen. Ich hatte angesichts der naßkalten Witterung auf Anzeichen von Vergaservereisung getippt und mir keine weiteren Gedanken erlaubt. Doch nun schaffte es der Anlasser nicht mehr, die Kurbelwelle zu drehen. Ääämmh!! Mit "Schiebung" gelangte ich noch von der Schnellstraße herunter. Dort war dann im Nieselregen endgültig Feierabend. Bis dann der Anhänger kam, hatte ich Muße genug, während ich vor mich hin fror, mir die Details der Maschine anzuschauen.

### Pfiffige Details!

Dabei machte ich interessante Entdeckungen: Die Fußrasten sind mit Hilfe

einer Verzahnung im Kreisbogen zu verstellen, die Stoßdämpfer sind ohne Werkzeug verstellbar und der Kettenschutz war wirklich einer. Erstaunlich viele "teutonisch-nützliche" Details. Man merkte, daß die Maschine mehr an Ökonomie und Alltagstauglichkeit bietet als manche modernere oder renommierte Sportmaschinen. Mit so einem Fazit hätte ich kaum gerechnet, doch nach dem Fiasko der ersten Fahrt sollte eine zweite folgen. Als Übeltäter hatten sich ein morsches Kabel vom Anlasser zur Lichtmaschine und ein von Vibrationen geschädigter Killschalter der Firma Lucas herausgestellt.

### Glück bei Frost...

Nachdem man im Hause Kämna die Störungen beseitigt hatte, war beim nächsten Termin winterlich-naßkaltes Wetter angesagt. Rüdiger erzählte noch beiläufig, daß die Konstrukteure nur Norm-Teile an der Maschine verbaut hätten. Alle Lager, Schrauben und Simmeringe entsprächen DIN. In meinen Augen ein gewaltiges Plus, besonders für den Selberrmacher.

Mit diesen Gedanken stieg ich auf die Maschine, deren Metallteile zu berühren unangenehm war. Die rote Schönheit startete auf Knopfdruck und lief mit leicht gezogenem Choke gleichmäßig mit 1000 U/min vor sich hin. Die zweite Fahrt durch den winterlichen Dunst Nordwestdeutschlands verlief so ausgesprochen angenehm und problemlos, daß ich wenig konkretes zu erzählen weiß.

Alles paßte, die Vibrationen des Twins sorgten für eine warme Sitzfläche, und die Bremsen ließen sich ausgezeichnet dosieren. Bei feuchten Straßen und Temperaturen um 0 war ich gar nicht so wild auf superbissige Stopper. Mit der Laverda über das kahle Land zu gleiten, war eine Erfahrung, die etwas Ursprüngliches bereithielt.

Die Maschine hatte eigentlich eher zuviel Leistung, neigte der Metzeler 4.00 H 18 noch bei 70 km/h auf der nassen Fahrbahn zum Durchrutschen. Also fuhr ich mit wenig Last, den sanften aber nachdrücklichen Durchzug nutzend. Die Maschine mit ihrem ursprünglichen Charakter ließ mich gemeinsam mit dem eiskalten Fahrtwind ein Gefühl für die Bewegung auf dem Asphalt empfinden, das ich schon lange nicht mehr gespürt hatte.

Und nach 40 km kam ich dem Geheimnis

der herben Schönheit auf die Spur: die Souveränität, die diese Maschine heutzutage bereithält, resultiert aus zwei selten gewordenen Eigenschaften: Mit der Laverda 750 kann man reisen, bummeln, rasen oder einfach nur Baden fahren. Andererseits läßt sich diese mächtige Maschine auch von Menschen ohne Super-Präzisionswerkstattausrüstung instandhalten und vermittelt ihrem Besitzer neben der Exklusivität auch das Gefühl, auf archaische Weise rasant motorisiert zu sein. Stoff zum Nachdenken hatte ich nach dem Absteigen...

Andy



### INFOS

Für Leser/innen, die über die Laverda 750 etwas mehr wissen wollen, empfehlen wir...

#### Die Clubs:

- Lav.-Freunde Berlin, Astrid Klein, Tel. 030/3932202
- Lav.-Club Berlin, Wolfgang Bürger, Tel. 030/7958764
- Lav.-Club Bergen, Andreas Hlynianskyj, Tel. 05141/46612
- Lav. Stammtisch Idstein-Hettrich, Uwe Hansen, F.-Kirmeyer Str. 12, W-6720 Speyer
- Lav.-Club Rellingen, Reimer Gerckens, Tel. 040/5536337
- Lav.-Freunde Eifel, Alex Joest, Tel. 02241/82228
- Lav.-Freunde Villingen, Steffen Schleinitz, Tel. 0741/33284

#### die Literatur:

Laverda Twins & Triples, Tim Parker, ISBN 0906613-00-0

#### die Händler:

- Michael Schenk, In der Lei 19, W-6272 Niedernhn.-Engenhahn, Tel. 06128/73144
- Rüdiger Kämna, Brügger Str. 27, W-2802 Otterstedt, Tel. 04205/8707