

3/2003 Mai/Juni Deutschland 5,50 €

E 9486 F ISSN 0937-9495

Österreich: 6,10 €
Schweiz: 10,80 sfr

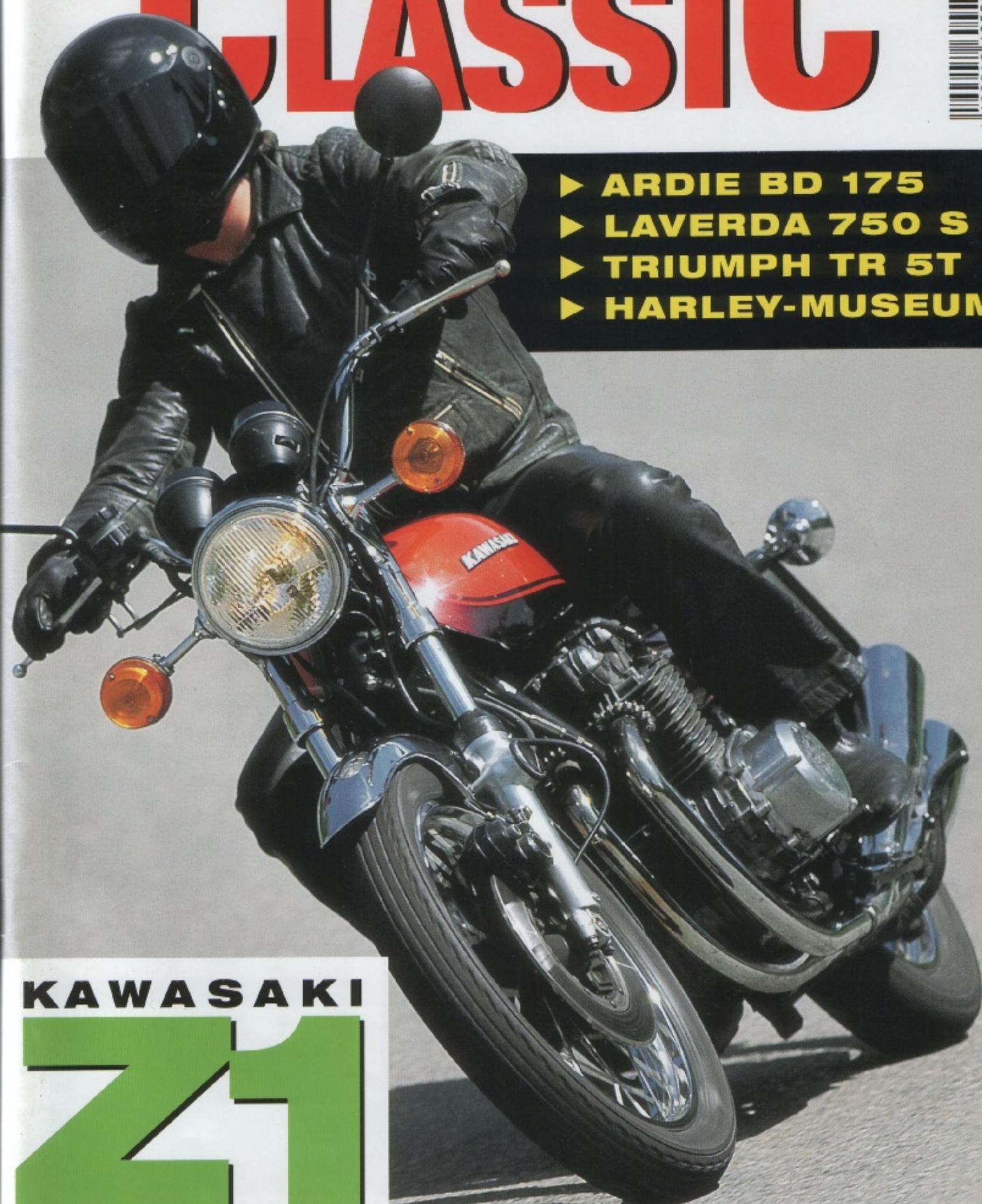
BeNeLux: 6,40 €
Finnland: 8,20 €
Italien: 7,30 €

MOTORRAD

CLASSIC



- ▶ **ARDIE BD 175**
- ▶ **LAVERDA 750 S**
- ▶ **TRIUMPH TR 5T**
- ▶ **HARLEY-MUSEUM**



KAWASAKI

Z1



Wir fahren zu wenig

Fahrer aktueller Motorräder können sich Reifen leisten, die zwar nach einer Stunde in Hockenheim restlos heruntergeraspelt sind, dafür aber wie Pech haften. Solches Gummi wünsche ich mir für meine alten Motorräder.

Meine BMW R 51/2 braucht nach 5000 km dringend einen neuen Hinterreifen, und als Ersatz hätte ich gerne wieder einen Metzeler ME 77 der Größe 3.50-19. Noch gibt es diesen Reifen, aber wie lange noch?

Für die Reifenhersteller ist das Geschäft mit Diagonalreifen (samt Luftschlauch) in den Breiten von 2,5 bis vier Zoll und für Felgen mit 18 und 19 Zoll schon längst nicht mehr lukrativ genug, um für wenigstens noch ein oder zwei verschiedene Profile ständig frischen Nachschub zu produzieren. Dabei gibt es, so würde ich schätzen, doch heute noch mindestens 50 000 Motorräder, die Reifen zwischen drei und vier Zoll Breite und mit 18 und 19 Zoll Durchmesser brauchen. Nämlich all die BMW, DKW, NSU bis hin zu den Zündapp, von dem ganzen alten englischen und italienischen Zeug und erst recht von den japanischen Motorrädern der sechziger und siebziger Jahre einmal ganz abgesehen.

Doch die restaurierten Maschinen stehen mehr herum als dass sie gefahren werden. Für die 5000 km benötigte meine R 51/2 deshalb drei Jahre, weil ich außer mit ihr ja auch noch mit anderem Altem unterwegs bin. Und genau das ist mein Problem – wie auch das vieler anderer Besitzer alter Motorräder, die mehrere davon ständig fahren wollen: Wir fahren zu wenig. Und deshalb müssen wir notgedrungen zusehen, wie die neuen Reifen „altern“, wie sich entlang der Felgenhörner an den Reifenflanken feine Risse bilden, die einem amtlich anerkannten Sachverständigen bei der fälli-

gen Hauptuntersuchung natürlich überhaupt nicht gefallen. Und wir können fühlen, wie das ehemals weiche Gummi hart und härter wird. Der Gummi-Alterungsprozess lässt sich nicht aufhalten, selbst wenn die Motorräder immer kühl und trocken geparkt werden sollten. Da wären zum Beispiel die Dunlop TT 100 auf meiner Triumph Trident, mittlerweile gut zehn Jahre alt, aber immer noch mit

fünf respektive vier mm Profil vorn und hinten. Eigentlich sollte ich diese schleunigst gegen neue Gummis austauschen, um nicht in jeder flott gefahrenen Kurve und vor allem im Regen Angst haben zu müssen.

Also leiste ich mir zwei neue Reifen zu 80 oder 100 Euro das Stück. Doch die stammen dann aus einem sogenannten Nachfertigungskontingent, die deshalb auch schon wieder zwei oder drei Jahre alt, also alles andere als taufersch – und so gesehen vergleichsweise teuer sind. Alternativen? Fehlangezeigte. Wie gerne würde ich mir „frische“, also erst ein paar Monate alte Reifen mit einer superweichen Gummimischung kaufen, die auf meiner 24 PS starken BMW zwar schon nach 2000 km bis ans Limit abgefahren wären, ich dafür aber eine Saison lang bei jeder Schräglage auf bestmögliche Haftung vertrauen durfte. Für diesen Spaß (und für die Sicherheit, weil jeder Ausrutscher nämlich viel teurer werden würde) wäre ich durchaus bereit, mehr zu zahlen.

„Sportec-M1“ heißt der derzeit begehrte, bis zu 200 Euro teure Reifen aus dem Hause Metzeler. Leider gibt es ihn nicht in der Größe 3.50-19. ■

92



Gruezi, Schweiz: Paul Härrli erfüllte sich den Traum. Mit der Guzzi, nicht mit Karola

84



Good Morning, America: Manches ist bei Harley noch wie vor 100 Jahren. Dazu passt das Museum

24



Salve, Italien: Große Laverda mit 750 cm³ großem Hubraum. Sie kam zur rechten Zeit

78



Welcome, Neuseeland: Wer an Bultaco denkt, denkt an Ginger Molloy. Ein Kiwi im Flug

32



Good Evening, England: Wieder was, was die Welt auf den Kopf gestellt hätte. Hätte

INHALT

Am Start –	
Szene, Nachrichten, Tipps	4
Kawasaki Z1	12
Laverda 750 S	24
Triumph TR 5T	32
Ardie BD 175	38
Selbst restaurieren	44
FIM World Classic Series	63
Großglockner Trophy	66
Leserbriefe	70
Bücher	72
Museum Michelstadt	74
Altes Leder	76
Portrait Ginger Molloy	78
Harley-Museum	84
Härrli-Guzzi	92
Vorschau	98

MASSIMO'S- KULTUR

In den USA hatte Massimo Laverda mitte der Sechziger Jahre die Zeichen der Zeit erkannt. Gerade rechtzeitig bohrten die Breganzer ihre brandneue 650er auf 750 cm³ Hubraum auf und schoben noch rasch eine sportliche Variante nach.



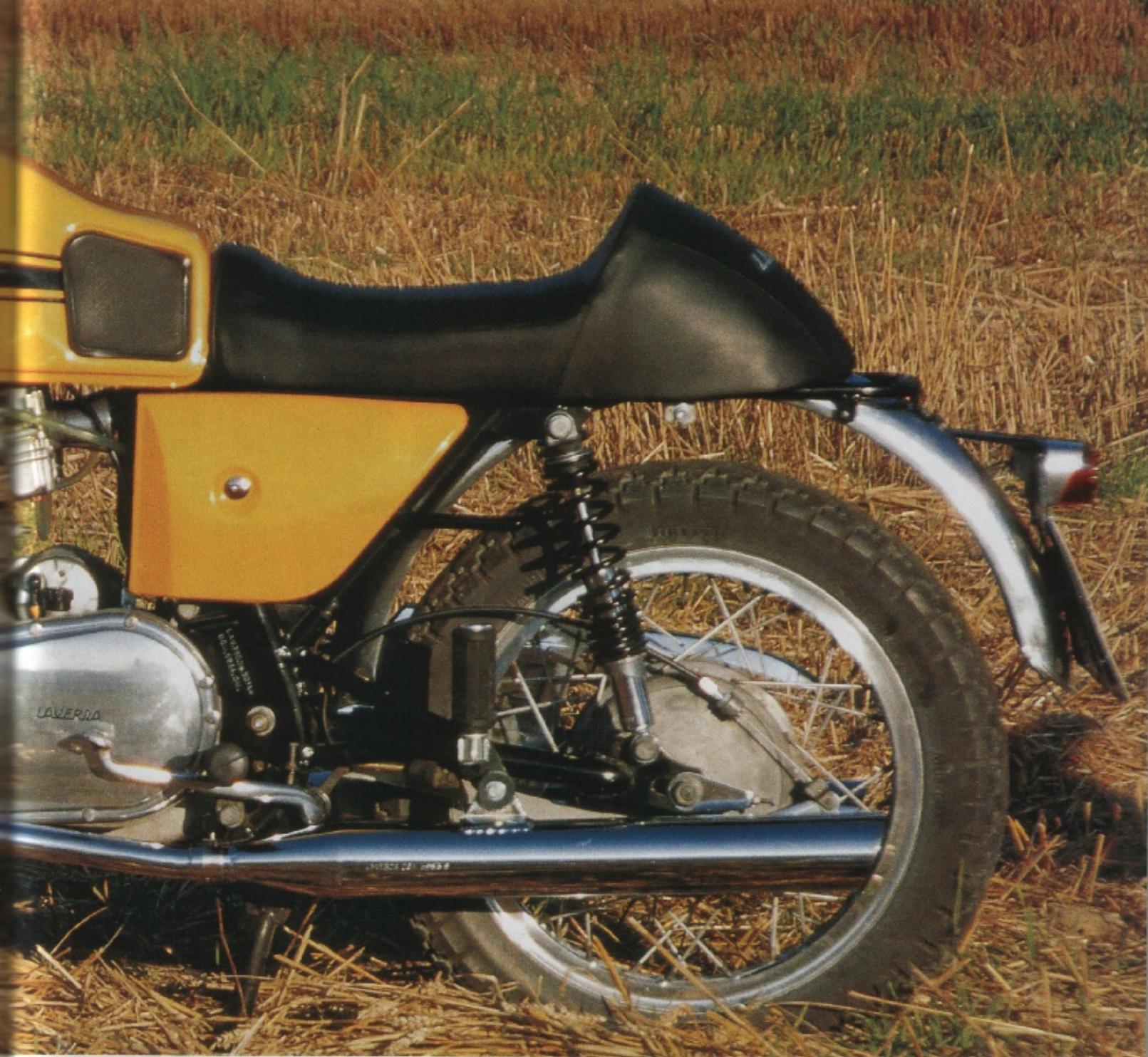




Breganzer Wuchtrumme: Die typischen Merkmale der 69er-750 S waren Buckeltank mit Schraubverschluss, Smiths-Einzelinstrumente sowie die üppige Grimeca-Bremse

VON GERFRIED VOGT UND JÖRG STREHLER
FOTOS: VOGT, ARCHIV STREHLER

Weitblick und ein Konzept waren nötig, als die Verkaufszahlen der italienischen Motorradhersteller ab Ende der Fünfziger Jahre plötzlich in die Knie gingen. Francesco Laverda, Chef der gleichnamigen Breganzer Motorradschmiede, hatte mit seiner neuen Idee, der 200er-Zweizylinder-Maschine, zwar einigen Erfolg. Jedoch um den Betrieb, der damals rund 200 Beschäftigte umfasste, besser auslasten zu können, wurde außerdem die Produktion eines simplen „ciclomotore“ mit Zweitakter und Fliehkraftkupplung beschlossen. Zusätzlich sollte



der Export der 200er-Tourenmaschine angekurbelt werden.

Ducati arbeitete damals schon mit den Brüdern Berliner in Übersee zusammen. Grund genug für Massimo Laverda, den ältesten Sohn des Chefs, 1964 in den Vereinigten Staaten die Wünsche der dortigen Kundschaft auszuloten. „Alle Motorradjournalisten und viele Händler lobten damals Hondas CB 72, die dort als Hawk verkauft wurde“, erklärt der Breganzer heute. Er erkannte, dass der Trend zum exklusiven Freizeitarbeiter Motorrad in den USA bereits voll im Gange war und „schweres Gerät“ auch bald in Europa angesagt sein würde.

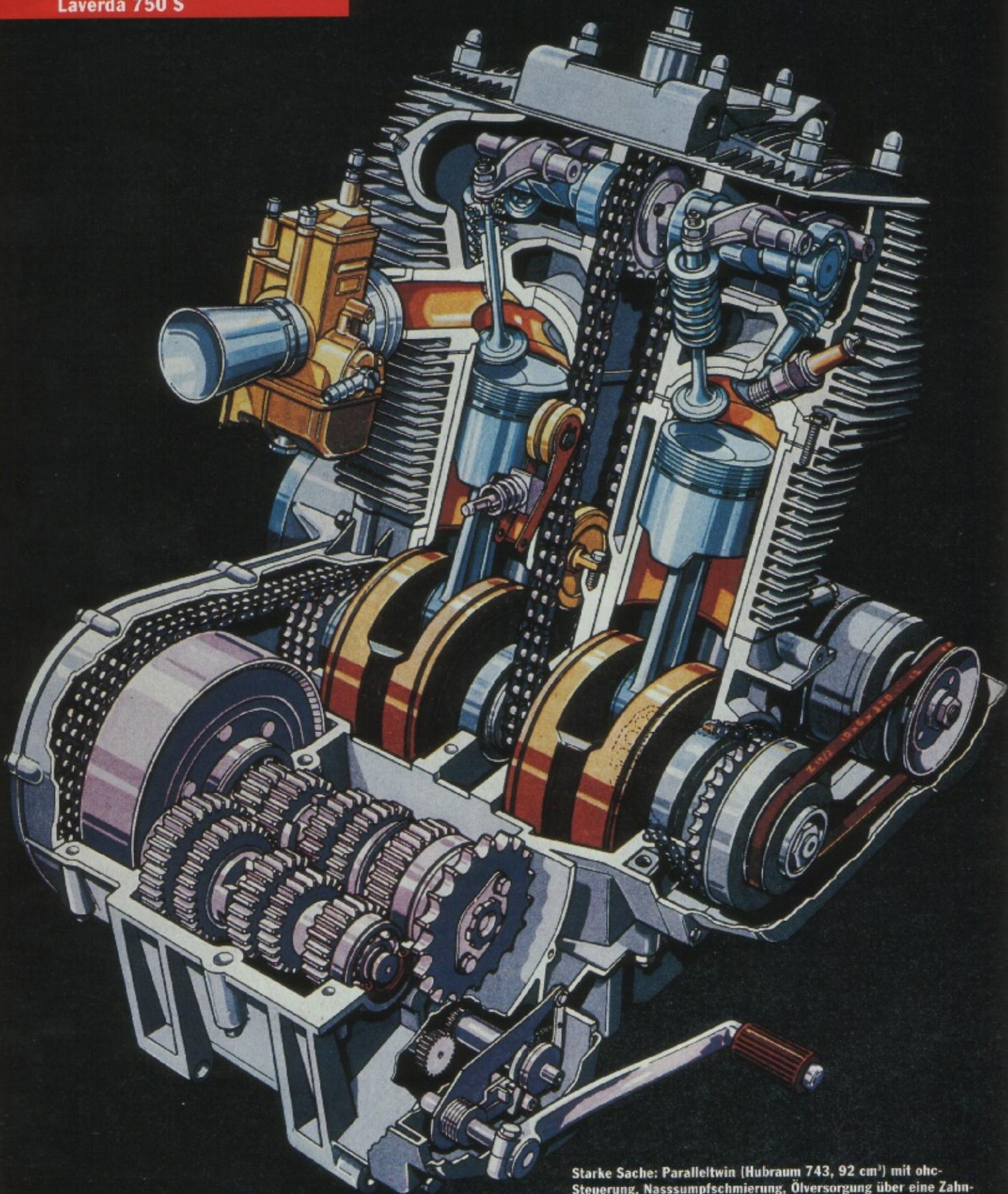
Wieder zurück, hatte der damals 25-jährige dann alle Hände voll zu tun, seinen

Vater zu überzeugen, dass ein Bruch mit der bisherigen Philosophie nach dem Moto „preiswert, leicht und zäh“ unvermeidbar war. Francesco Laverda war schließlich einverstanden und entschied, dass künftig sein Sohn die Geschicke von Moto Laverda leiten sollte.

Neue Wege

Massimo wollte keine Zeit verlieren, denn es gab Gerüchte, dass auch bei Moto Guzzi bald ein dicker Brocken vom Stapel laufen würde. Die neue Laverda, so viel stand schon bald fest, sollte wie die englischen Marken von einem 650 cm³-Zweizylinder-

motor befeuert werden. Ein Pressstahlrahmen stand nicht zur Debatte, das steife Rahmengeflecht mit kurzerhand nach oben verlegten „Unterzügen“ erschien Chefkonstrukteur Luciano Zen und Adriano Valente die beste Lösung. Als tragendes Teil sollte die moderne ohc-Konstruktion mit horizontal geteiltem Gehäuse und den um 25 Grad in Fahrtrichtung geneigten Zylindern zusätzlich das Fahrgestell versteifen. In puncto Primärtrieb erwägten die Techniker eine belastbare Triplex-Kette, zum Starten wollte der frisch gebackene Chef allein auf einen kräftigen Nippon Denso-Anlasser vertrauen. Durch eine 180 Grad-Kröpfung der vierfach gelagerten Kurbelwelle (rechts und links außen zunächst noch mit zwei Rillen-



Starke Sache: Paralleltwin (Hubraum 743, 92 cm³) mit ohc-Steuerung, Nasssumpfschmierung, Ölversorgung über eine Zahnradpumpe. Eine Einfachrollenkette übertrug die Anlasserdrehzahl des 1 PS-Starters im Übersetzungsverhältnis 1:2,42. Primärübersetzung via Regina-Triplekette ans Fünfganggetriebe – Gangstufen 2,619/1,883/1,374/1,173/1. Bei frühen GT-Modellen waren die Gänge eins und zwei noch 2,406 und 1,739 gestuft

kugellagern, in der Mitte mit zwei Wälzlager in C3-Bauform) versprach sich das Konstruktionsteam einen guten Massenausgleich und weniger Vibrationen als beim Gleichläuferprinzip. „Um zu erfahren, wie die Konkurrenz ihre Bauteile dimensioniert, haben wir im Werk eine Norton und eine Honda CB 72 zerlegt und vermessen“, erinnert sich ganz ehrlich der langjährige Versuchsmechaniker und Werksfahrer Fernando Cappellotto.

Erste Prüfstandsläufe des fertigen Motors mit Nassumpfschmierung brachten denn auch befriedigende Ergebnisse: Der 650er leistete etwa 50 PS und vertrug dank seinem beinahe quadratischen Bohrung/Hubverhältnis von 75/74 Millimeter auch relativ hohe Drehzahlen.

Nach 18 Monaten stand der Prototyp auf seinen 18-Zoll-Rädern. Nicht nur das Publikum war von den Socken, als die Neue zunächst auf der Londoner Earls Court Show, dann auf dem Mailänder Salon präsentiert wurde. „Neue Honda? Nein! Aus Italien: Laverda 650“ lautete die Überschrift in DAS MOTORRAD, Heft 24/66, in dem Carlo Perelli die schwere Laverda beschrieb.

Der Weg zur Serienreife sollte sich dennoch als steinig erweisen. Nachdem die 180 Grad-Kröpfung der Kurbelwelle wieder verworfen wurde sowie die Feinarbeiten im Zylinderkopf (an Stelle von 32 und 37 Grad Ventilwinkel wählten die Konstrukteure 32,5 und 37,5 Grad) beendet waren, meldete Laverda vier Serien-GT bei der siebten Giro d'Italia an. Schon damals waren drei davon mit 750 cm³-Triebwerken bestückt, Bohrung 80 mm Durchmesser. Sie schlugen sich wacker und kamen in der neuen 750er-Klasse unter die Ersten zehn. Erfolgreicher war Eduardo Dossena mit der 650er – er schaffte es aufs Siegtreppchen.

Es lebe der Sport

Bereits im März 1968 begann bei Laverda die Serienfertigung des großen Paralleltwins. Nur wenige Wochen später rollte in England die erste Norton Commando 750 Fastback vom Band. Laverdas prompte Reaktion: Nach etwa 65 Exemplaren wurde die 650er als Serie eingestellt und nur noch die 750er weiterproduziert. Die dicke Breganzerin verkaufte sich unerhört gut, nicht zuletzt wegen des Preises: Sie war für 750 000 Lire zu haben, die (deutlich schwerere) Moto Guzzi V 7 aus Mandello kostete 725 000 Lire. Ausländische Konkurrenten waren empfindlich teurer – Triumphs schnelle T120 R Bonneville schlug mit 890 000 Lire zu Buche, die Einvergaser-Version kostete „nur“ 840 000 Lire. Doch die konkurrenzfähigen Mitbewerber wurden mehr – nach der Commando wurde im Herbst schließlich Hondas CB 750 Four vorgestellt. Auch deshalb arbeitete man in Breganze mit Hochdruck an einer Sportversion. Die GT, von deren angegebenen 52



▲ Nicht besser, aber kostengünstiger: Ab Modelljahr 1970 erhielt die 750 S eine neue, selbstzentrierende Vorderradbremse, der Motor wurde leicht gesenkt, die Kupplung modifiziert

► Länge läuft: Sowohl an der 750 S als auch der GT 750 betrug der Radstand 1465 mm. Auch die GT-Bremse stammte von Grimeca, war aber bei weitem nicht so wirkungsvoll



PS bei uns noch 47 TÜV-gerechte übrig blieben, wurde mit wirkungsvollen Mitteln verfeinert. Mondial-Kolben mit Dom erhöhten die Verdichtung von 8,9 auf 9,65, dazu kamen härtere Ventilefedern, eine neue, zweigeteilte Nockenwelle, Typ 4/2, mit mehr Ventilhub und nicht zuletzt eine erleichterte Kurbelwelle. An Stelle der 29er-Dell'Orto versorgten nun zwei 30er-VHB-Vergaser den Motor mit zündfähigem Gemisch.

Als Problemzone hatte sich primärseitig der Zylinderfuß am Motorengehäuse herausgestellt, dort wurde eine Verstärkungsnase angegossen. Weiterhin kam das Getriebe dran: „Die Übersetzungsverhältnisse im Getriebe wurden beim ersten und zweiten Gang etwas verändert, wodurch der bisher als zu groß empfundene Sprung beim Hochschalten weggefallen ist. Die Lieferung

der neuen Maschine soll in Italien im März einsetzen“, meldete Carlo Perelli in „DAS MOTORRAD“, Heft 6/1969. 60 PS lautete die italienische Leistungsangabe der in gelb oder rot lackierten 750 S, die neben der kürzeren Gesamtübersetzung (40 Zähne am Kettenrad an Stelle von 42) und eines schmaleren Rahmens noch andere Änderungen trug: Der Büffeltank mit Gepäckträger (ein Detail, das Massimo Laverda anscheinend an den englischen Triumph gefallen hatte) wich einem länglicheren 17,5 Liter-Exemplar mit Kniekissen. Der flache

Lenker und die Höckersitzbank sorgten für schnittigere Optik, die neue Duplex-Bremse von Grimeca mit den charakteristischen drei Entlüftungslöchern in der Ankerplatte sollte die Neue schneller zum Stehen bringen. Die Arces-Telegabel mit Blechhülsen wurde durch ein Ceriani-Pendant mit Faltenbälgen aus dem gleichen Hause ersetzt.

Eingebremst

Die hier gezeigte 750 S trägt die Rahmennummer 3014 und ist vermutlich im September 1969 vom Band gerollt. Im Vergleich zu einer englischen 750er läuft der Motor wesentlich leiser und vibrations-

ärmer, die Leistungsentfaltung ist unspektakulär. Rein theoretisch durfte der Smiths-Drehzahlmesser bis 8000/min ausschlagen, richtig laut wird's über 6000/min. Die reichen im normalen Fahrbetrieb völlig aus, schon bei der Hälfte steht ein Drehmoment von 32 Nm zur Verfügung. Die Laverda ist fahrstabil, will aber mit Kraft in die Kurve

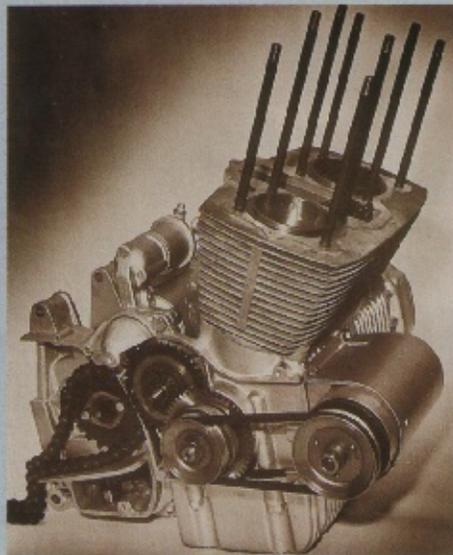
„Wir haben uns von Honda nur inspirieren lassen“

Er hatte den richtigen Riecher: Massimo Laverda, Jahrgang 1938, wohnt heute mit seiner Frau Renata am Stadtrand von Breganze. Der dreifache Vater betreibt seinen eigenen Weinberg und besitzt einen kleinen Olivenhain. Wir befragten ihn zur Entwicklung der großen Laverda-Zweizylinder.

„Sie waren im Sommer 1964 in die USA geflogen, um dort den Exportmarkt zu untersuchen und auszuwerten. Wie kam es dazu, dass Laverda sich an einer japanischen Maschine orientierte? Hätten nicht viel eher die englischen, großvolumigen Motorräder einem neuen Laverda-Flaggschiff Pate stehen sollen?“

Ich war in Kalifornien nicht nur bei zahlreichen Händlern, sondern habe auch mit etlichen Motorradjournalisten gesprochen. Deren Urteil lautete unisono: Die Honda Hawk verkauft sich so gut, weil sie das gewisse Etwas besitzt – sie vereinte Stil mit einem gutem Leistungsgewicht und besaß außerdem ein tolles Vertriebsnetz. Bald wurde mir klar: So was wie eine großvolumige Hawk kann nicht nur in den USA

Erfolg haben. Ich gebe zu, dass wir bald eine jener Maschinen gekauft und im Werk zerlegt haben – wir haben uns davon inspirieren lassen, kopiert haben wir die CB 72 aber nicht. Sehen Sie, wenn man sich damals für das Konzept Rohrrahmen mit oh-Zweizylinder-Reihenmotor als tragendem Element entschieden hatte, gab es beim Design nicht viel Spielraum: Der Nockenwellenantrieb musste einfach zwischen den Zylindern verlaufen, die massiv mit acht Stehbolzen verschraubt sein mussten. Es sollte eben ein perfektes Motorrad werden – zuverlässig wie eine BMW, spritzig wie eine englische Triumph etwa, kombiniert mit Designanleihen von Honda.



▲ Kette treibt: Am Prototyp übersetzte noch ein Zahnradpaar für den Anlasser, in der Serie kam eine Kette zum Einsatz

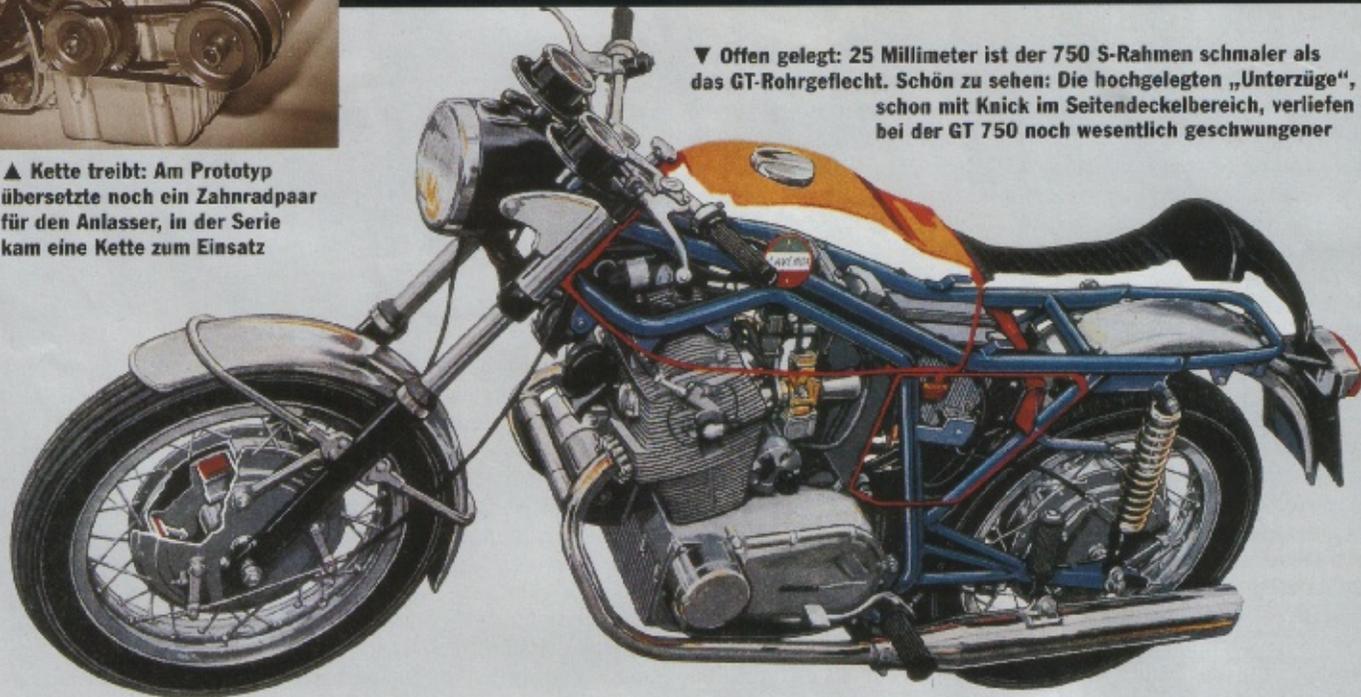


▲ Da kommt Freude auf: Erste Lorbeere verdiente sich die neue 750er bei der Giro D'Italia Ende April 1968



▲ Trendsetter: Massimo Laverda heute in seiner Breganzer Villa

▼ Offen gelegt: 25 Millimeter ist der 750 S-Rahmen schmäler als das GT-Rohrgeflecht. Schön zu sehen: Die hochgelegten „Unterzüge“, schon mit Knick im Seitendeckelbereich, verliefen bei der GT 750 noch wesentlich geschwungener



gedrückt werden und besitzt einen hohen Schwerpunkt – kein Wunder, schließlich wiegt der Motor mit seinen drei Litern Schmierstoff ziemlich genau 85 Kilogramm, wie uns der Besitzer Andy Wagner vom Laverda Racing-Team Konstanz (Tel. 075 31/ 6 11 98, www.laverda-paradies.de) sagte. Daran änderte sich auch bei späteren SF-

Modellen nicht viel, obwohl der Motor um 40 Millimeter im Rahmen abgesenkt wurde und der Lenkkopfwinkel 28 Grad (vorher 29 Grad) hatte. Die probeweise angebaute Koni (siehe Seite 27) bieten deutlich mehr Komfort und Verstellmöglichkeiten als die originalen, schon etwas ausgenudelten Ceriani-Federbeine.

Mit Nachdruck müssen die Gänge am rechts geschalteten Getriebe eingelegt werden, die Bremsen, vor allem aber die Kupplung, sind nichts für Zweifinger-Virtuosen. Laverda 750 hatte das Image des „Männer-Motorrads“ – heute freilich hat dies keine Bedeutung mehr: Kerstin aus Konstanz hatte mit der 750 S beim unserem Fototermin

? Der erste, in London präsentierte Twin hatte zunächst 650 cm³ Hubraum. Warum hat Laverda nicht gleich eine 750er vorgestellt?

Als wir im Frühjahr 1965 mit der Konstruktion begannen, waren 750 cm³ noch keine Hubraumklasse im heutigen Sinne. Außer der Norton Atlas gab es nur 650er wie etwa die Triumph T 120 oder die BSA A 65. Bei den italienischen Herstellern war sogar dies eine Seltenheit – die erste große MV Agusta mit vier Zylindern, die Ende 1965 vorgestellt wurde, hatte nur knapp 600 cm³. Moto Guzzis V7 betrachteten wir noch nicht als Konkurrenten, da das Schwergewicht ja zunächst nur als Behördenfahrzeug gedacht war. Erst als sich erste Gerüchte um eine 750er-BSA mit Dreizylinder-motor rankten und Norton im Herbst 1967 die Commando vorstellte, beschlossen wir, die Bohrung auf 80 Millimeter zu vergrößern.

? Was für Probleme gab es damals, bis aus dem Prototyp ein Serienfahrzeug wurde?

Zunächst schien es unmöglich, meinen Vater von dieser Idee zu überzeugen, er wollte von diesem Projekt nichts wissen. Sechs Monate nach meiner Rückkehr gab er schließlich nach und übertrug mir die Gesamtleitung von Moto Laverda. Ein großes Problem hatten wir bei der Serienfertigung der Motorbussteile, von allem beim kompliziert herzustellenden Zylinderkopf. Der Spezialbetrieb Silvestri hatte den Prototyp gegossen, konnte aber keine Serie machen. Uns selbst fehlte das Know-how, um

das Problem in unserer Gießerei in Trento zu lösen. Auf meine Anfragen hin bekam ich nur Absagen, bis ich an die Gießerei FLAM in Samarate geriet. Einige Zeit später haben wir die Firma übernommen, heute hat Roberto Marchesini dort seinen Firmensitz.

? Warum hat Laverda für die 750er bei so vielen Komponenten auf ausländische Zulieferer gesetzt und nicht einfach in Italien eingekauft?

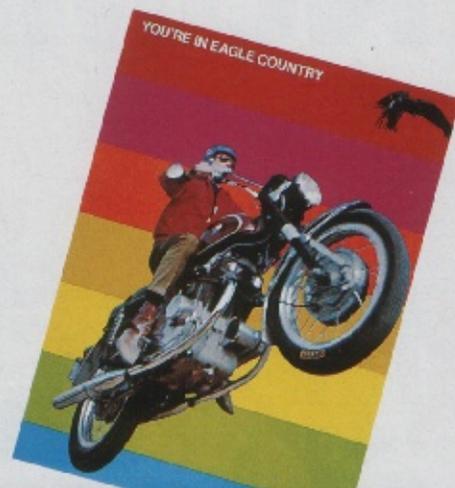
Italienische Zulieferer waren damals auf die Produktion von hubraumstarken Motorrädern noch nicht eingestellt. Nehmen wir beispielsweise die Instrumente: Veglia Borletti hatte nur einfache Instrumente für kleine Motorräder. Smiths war bekannt und lieferte ja schon seit Jahrzehnten Rundinstrumente für die großvolumigen englischen Bikes. In Sachen Elektrik wollten wir bodenständiges und haben uns deshalb mit Bosch in Verbindung gesetzt. Trotzdem gab es zahlreiche heimische Hersteller, die sehr gute Qualität liefern konnten: Borrani zum Beispiel, oder Ceriani. Die Rahmen habe wir zunächst selbst in Trento gebaut, bald aber mit Nino Verlicchi einen Vertrag geschlossen.

? Gab es einen speziellen Anlass, warum die 750 S so rasch nachgeschoben wurde?

Selbstverständlich. Da war zunächst die extrem populäre Honda CB 750, außerdem wollten wir uns leistungsmäßig von der Moto Guzzi V 7 und auch von der Norton Commando abheben. Abgesehen davon wollten wir wieder aktiv in den Straßenrennsport einsteigen und brauchten dafür eine gesunde Basis. Mit der 750 S hatte Laverda in Monza oder im holländischen Oss schon Erfolg, bevor die SFC kam.

? Warum hat Laverda erst ab 1970 eigene Vorderradbremsten hergestellt?

Anfangs hatten wir weder in Breganze noch in Trento die Kapazitäten, eigene Bremsen zu gießen. In Trento wurden für die 750er nur die Stahlgussbuchsen für Zylinder und die Brennraumkalotten gefertigt, dort waren wir ausgelastet. Später konnten wir mit unserem Wissenstand in Samarate selbst kostengünstiger ein eigenes Produkt fertigen, das mindestens ebenso gut wie das der Zulieferers funktionierte.



▲ Typisch drüben: Die Amerika-Version der Laverda 750er hieß America Eagle und wurde über Dennis McCormick vertrieben. Unten eine späte Version mit Kunststofftank



keine Probleme, sie fährt nämlich schon seit Jahren eine Laverda SF 2 750.

Ob heiß oder kalt, an der hier gezeigten 750 S funktionierte die 230er-Grimeca, noch mit den ersten Belägen bestückt, tadellos. Die erste, bei Laverda selbst gefertigte Bremse hat dagegen ihre Tücken. Bescheinigte Stefan Knittel in CLASSIC, Heft 5/1990 jener später eingebauten Trommel deutliche Fadingneigung, so hatte der englische Motorradjournalist Dave Minton beim ersten Fahrindruck einer 750 S, Baujahr 1970, für die November-Ausgabe 1970 der Motorcyclist International ein vernichtendes Urteil parat: „Eine so hoffungslos viele Bremse habe ich noch nie erlebt, eine Vollbremsung und du hast plötzlich doppelt so viel Leerweg am Bremshebel.“

Das Werk war mit dem Zulieferer-Bau teil unzufrieden und fertigte für die 750er ab Rahmennummer 3808 eigene Brems-trommeln. Und wenig später war ein neues Modell geboren – die Super Freno. ■

Typisch Sechziger: Laverda-Werbung lief selten ohne das „schwache Geschlecht“ ab

