

# CLASSIC



## Der Häuptling

Indian Chief von 1937

**S-Klasse aus Breganze**

Laverda 750

**Die BSA, die keine war**

Triumph X-75

**Schwergewicht**

Puch 800

**Schneller Vogel**

Adler RS

Italien Lit 7800,- Luxemburg fr 185,- Niederlande fl 9,- Schweiz sfr 8,- Spanien Ptas 700,- Österreich öS 60,-



Frank-Albert Jllg

**B**islang hatten DDR-Veteranenbesitzer weit mehr Mühe bei der Restaurierung als ihre westlichen Freunde. Aber als Mitglieder im Allgemeinen Deutschen Motorsport-Verband (ADMV) der DDR brauchen sie keine Kraftfahrzeugsteuer zu zahlen, und die Versicherungsprämie ist im ohnehin niedrigen Mitgliedsbeitrag enthalten. Dazu gibt es ein besonders Veteranenkennzeichen, mit dem das Fahrzeug vierzehn Tage vor und nach einer Veranstaltung gefahren werden darf. Voraussetzung für die Vergünstigung: Das Fahrzeug muß mindestens 30 Jahre alt und von einem Sachverständigen auf Originalität und Tauglichkeit überprüft und registriert worden sein.

## Denkmalschutz für Veteranen

*In der DDR und im anderen europäischen Ausland genießen Veteranenfahrer ganz besondere Vergünstigungen.*

Im Zuge der deutschen Vereinigung fürchten nun DDR-Veteranenbesitzer um diese Sonderregelung, die den neuen Verhältnissen zum Opfer fallen könnte. Doch dazu muß es nicht kommen – im Gegenteil: Das Beispiel könnte Schule machen. Aber wer setzt sich dafür ein, daß alte Motorräder, wie seither schon in der DDR, auch in einem ungeteilten Deutschland künftig als historisches, erhaltungsbedürftiges Gut und Denkmal der Technikgeschichte angesehen werden? Der Veteranen-Fahrzeug-Verband (VFV) wäre dafür geradezu prädestiniert. Oder darf der erst letzten Sommer gegründete Club für Alte Automobile & Rallyes (CAAR) den Lorbeer dafür ernten? „Natürlich machen wir uns auch für Motorräder stark“, versicherte mir Wolfgang Steinmetz vom CAAR. „Auch in anderen Ländern Europas werden Verdienste von Veteranenbesitzern gewürdigt“, weiß Steinmetz. Demnächst hoffentlich auch in ganz Deutschland...



Seite 12: Laverda 750



Seite 24: Brough Superior



Seite 78: CZ-Rennmotoren



Seite 84: Adler RS



Seite 92: Triumph X-75

<b>Indian Chief 1937</b> Der große Häuptling	4
<b>Laverda 750</b> Die Über-Landmaschine	12
<b>Die Motorräder von George Brough</b> Sonder-Angebote	24
<b>Spiegler-350er</b> Aber bitte mit Birne	32
<b>Zweitakt-Boxermotoren</b> Boxerschule	36
<b>Veteranen-Versicherungen</b> Minderheitenschutz	42
<b>Selbst restaurieren, Teil 6</b> Hausaufgaben	44
<b>Leserbriefe/Impressum</b>	57
<b>Nachrichten, Zeitgeist-Auflösung</b>	58
<b>Fahrtenbuch</b> Notizen aus dem Veteranen-Alltag	60
<b>MOTORRAD-Chronik</b> Auslese	62
<b>Puch 800</b> Der Saurier	64
<b>Veteranen-Fund</b> Sondermüll	70
<b>Niederrheinisches Motorradmuseum</b> Fleißaufgabe	75
<b>CZ-Rennmotoren 852/853</b> Aus dem Baukasten	78
<b>Adler RS</b> Adler verpflichtet	84
<b>Triumph X-75</b> Sturmwarnung	92
<b>Vorschau/Zeitgeist</b>	98

# Das Über- Landmotorrad

*Laverda 750*

*Mit bodenständiger,  
solider Technik hatten sich Laverda-  
Landmaschinen einen  
Namen gemacht. 1949 kamen Motorräder  
dazu, 1966 folgte schweres Gerät.*

*Von Stefan Knittel und Raphael Schmidt*







# Das Über- Landmotorrad

**D**ie Überraschung war gelungen. Ausgerechnet Laverda, das Familienunternehmen in Breganze nahe dem oberitalienischen Vicenza, präsentierte auf der Londoner Earls Court-Ausstellung im November 1966 ein Modell mit fortschrittlichem 650-cm<sup>3</sup>-Zweizylinder-Viertaktmotor. Dabei hatte Laverda gerade erst rund 15 Jahre Erfahrung im Motorradbau und war bislang nur mit kleinen Motorrädern aufgefallen.

In Italien war der klangvolle Name schon seit dem späten 19. Jahrhundert bekannt, vor allem der landwirtschaftlichen Geräte wegen, die die Laverdas herstellten. Doch erst 1949 hatte Dottore Francesco Laverda seine Firma Moto Laverda gegründet und mit 75-cm<sup>3</sup>-Viertaktmotoren im Preßstahlrahmen begonnen. Später wurden daraus auch 100-cm<sup>3</sup>-Modelle, und mit solchen Fahrzeugen erkämpfte sich Laverda in den fünfziger Jahren beachtliche Erfolge beim italienischen Motogiro, der Fernfahrt Milano-Taranto und sogar den Internationalen Sechstagesfahrten.

In den sechziger Jahren kamen 50-cm<sup>3</sup>-Mopeds mit Zwei- und Viertaktmotoren dazu, 1962 folgte eine 200er mit Zweizylinder-Viertaktmotor (ohv), 1965 eine 125er mit ohv-Einzylindermotor und fast liegendem Zylinder. Bis 1969 blieben die kleinen Laverda noch im Programm, bevor die großen endgültig den Vorzug erhielten.

Mit Massimo und Pietro Laverda war inzwischen die dritte Generation am Ruder. Und die beiden sahen auf dem gewinnträchtigen amerikanischen Markt für Motorräder über 250 cm<sup>3</sup> Hubraum eine Chance, wo Engländer und Japaner gut verkauften. Zudem sorgte 1965 Moto Guzzi mit der V7 für Aufsehen, und bei Ducati und Gilera wurde ebenfalls an großen Motorrädern gearbeitet.

Was Laverda dann in England zum ersten Mal der Öffentlichkeit zeigte, war alles andere als eine konservative Konstruktion, wie man sie damals von europäischen Herstellern gewohnt war. Auf den ersten Blick war zwar eine gewisse Ähnlichkeit mit den Honda-Mo-



*750 S, Modell 1971, mit neuen Bremsen, Interferenzrohr vorn und Smiths-Instrumenten*



# Das Über- Landmotorrad

dellen CB 72/77 – leicht in Fahrtrichtung geneigter ohc-Zweizylindermotor im unten offenen Rückgratrahmen – zu erkennen, doch gemessen am damaligen Standard der Europäer erschien das Motorkonzept hochmodern. Und Fünfganggetriebe und Elektrostarter galten wirklich als außergewöhnliche Attribute.

Die obenliegende, zweiteilige Nockenwelle ist vierfach kugelgelagert, die Ventile werden über Kipphebel betätigt, und die Duplexkette mit Schloß für den Nockenwellenantrieb läuft in einem Schacht zwischen den Zylinderbohrungen. In die fein verrippten Leichtmetallzylinder sind Gußlaufbuchsen eingeschrumpft. Das kombinierte Leichtmetall-Motor/Getriebegehäuse ist horizontal geteilt, der Kurbeltrieb komplett wälzgelagert.

Während die Motoren der Prototypen noch mit Kurbelwellen mit 180 Grad Hubzapfenversatz liefen, erhielten die Serienmotoren (ab Mai 1968) solche mit 360 Grad, was dem Durchzug zugute kam. Denn der Laverda-Motor war mit 75 Millimetern Boh-

Motor ebenso kultiviert lief wie der 650er, blieb die hubraumschwächere Version nur noch bis Ende 1968 im Angebot.

Die gebaute Kurbelwelle dreht in zwei Kugellagern rechts und links vom Ritzel für die Nockenwelle und außen in zwei Rollenlagern. Ein Nadellager stützt zusätzlich den linken Wellenstumpf, auf dem das Ritzel für den Primärtrieb und ein Zahnrad für den Antrieb von Unterbrecher und Ölpumpe sitzen. Die einteiligen Pleuel laufen auf käfiggeführten Rollen, am oberen Pleuellager genügt eine Bronzebuchse.

Der Primärtrieb erfolgt über eine Dreifach-Rollenkette, die über eine Spannrolle (von außen einstellbar) gespannt werden kann. Ungewöhnlicherweise und nicht gerade servicefreundlich liegt die Kupplung hinter dem Kettenrad, weshalb zu Arbeiten an der Kupplung erst einmal der Primärtrieb abgenommen werden muß.

Die untere Kurbelgehäusehälfte enthält drei Liter Öl, die von einer Zahnradpumpe umgewälzt werden. Die Schmierölmenge war zwar ausrei-

## Restaurierungsobjekt

Nach Produktionseinstellung der Laverda 750 wurde der hierzulande ohnehin nie recht große Kreis ihrer Liebhaber immer kleiner. Ein Zweizylinder aus Breganze gehörte schon zu Beginn der achtziger Jahre zu den absoluten Seltenheiten im deutschen Straßenverkehr. Aber wie die englischen Twins fand auch eine Laverda in den letzten Jahren insbesondere bei jüngeren Motorradfreunden wieder Zuspruch. Attraktiv machte sie dabei meist der günstige Preis, vereinzelt aber auch die Aussicht, unter Verwendung von Nachbauteilen einen heißen Renner im Stil der 750 aufbauen zu können.

Aber die erfahrenen Motorradbastler wußten Bescheid: Wenn ein Modell im restaurierten Zustand deutlich billiger ist als vergleichbare Motorräder, dann gibt es Probleme mit der Technik und Ersatzteilbeschaffung. Dies bestätigt auch Klaus Nieland. Er beschäftigt sich seit fast 20 Jahren mit Laverda und betreibt heute in Osterzell bei Kaufbeuren im Allgäu hauptsächlich die technische Instandsetzung der 750er- und 1000er-Modelle.

Für den Neuling ist die Ersatzteilsituation kaum zu überblicken. Offiziell gibt es nur noch wenige Teile, Kurbelwellen und Motorgehäuse sind nur noch gebraucht aufzutreiben, doch auf Initiative reger Laverda-Spezialisten konnten einige der raren Teile nachge-

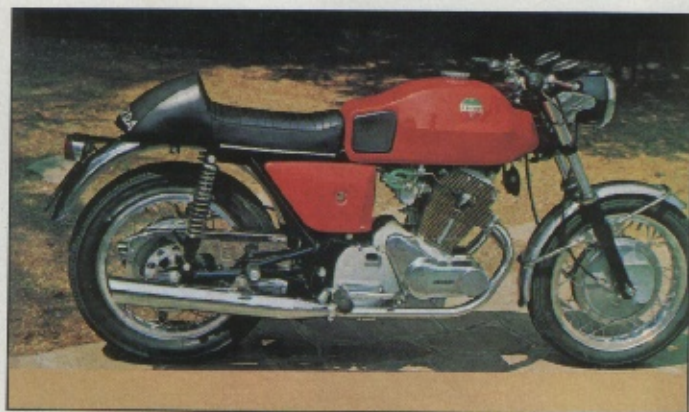


Das Tourenmodell 750 GT, Baujahr 1969, hat noch Grimeca-Bremsen

und 74 Millimetern Hub fast quadratisch ausgelegt.

Dafür ermöglichte der kurze Hub, zusammen mit dem modernen Ventiltrieb, vergleichsweise hohe Dauerdrehzahlen. Für die 650er wurden 50 PS bei 6800/min angegeben, die 750 GT wartete mit einer Zylinderbohrung von 80 Millimetern auf und erreichte mit geringfügig weniger Verdichtung (7,7 statt 9:1) 52 PS bei 6600/min. Weil der 750er-

chend, nicht aber die Förderleistung der Pumpe, und viele Fahrer halfen sich durch Einbau der Pumpe aus dem SFC-Modell. Auch die kontaktgesteuerte Zündung war ein Schwachpunkt und erforderte penible Einstellarbeiten. Mit zunehmendem Verschleiß von Nocken und Fliehkraftversteller ließ sich der exakte Zündzeitpunkt von 40 Grad vor OT außerdem kaum noch finden. Seit Herbst 1988 bietet jedoch der deutsche



Die Katalogabbildung der 1971er 750 S zeigt die erste Höckerbank

Importeur (Moto Witt in Wesseling-Berzdorf) haben) eine Elektronikzündung zum Nachrüsten an.

Der Elektrostarter sitzt hinter dem Zylinder und arbeitet über Kette und Freilaufmechanismus auf ein Zahnrad am rechten Kurbelwellenstumpf. Dort sitzt auch eine Riemenscheibe, von der aus der vor dem Kurbelgehäuse angeflanschte Gleichstrom-Generator von Bosch (150 Watt Leistung) über Keilrie-

## Laverda 750

fertigt oder bei ehemaligen Zulieferern beschafft werden. Die Situation bei Laverda in Breganze ist immer noch nicht geklärt, keiner weiß wie's weitergehen wird. Problematische Teile wie die speziellen Hauptlager (vergrößertes Laufspiel C3 und eine zusätzliche Nut) oder vorgelängte Primär- und Steuerketten, neue Nockenwellen und Kipphebel hat sich Klaus Nieland auf Lager gelegt. Und mit einem großen Gebrauchtteile-Vorrat läßt sich auch leichter weiterhelfen.

Wenn eine Laverda 750 heute den Besitzer wechselt, hat sie meist jahrelang herumgestanden, insbesondere die Italien-Importe. Deren Motoren sollten auf gar keinen Fall „ausprobiert“ werden. Nicht nur Rost an bewegten Teilen, entstanden durch Kondensation oder über die offenen Vergasertrichter eingedrungene Feuchtigkeit, richtet großen Schaden an. Hinzu kommt die typische konstruktive Schwachstelle der 750er-Laverda: Beim Kaltstart dauert es lange, bis das Schmieröl zur obenliegenden Nockenwelle kommt, denn die offene Anordnung der Lagerböcke verhindert, daß sich an verschiedenen Stellen ein Öl-vorrat beim Abstellen des Motors sammelt, mit dem Nocken und Kipphebel von der ersten Kurbelwellendrehung an geschmiert werden. Und da auch die enorme mechanische Geräuschkulisse

eine akustische Lokalisierung von speziellen Schäden erschwert, sollte der Motor lieber gleich zerlegt werden. Eine komplette Motorüberholung einschließlich der Kurbelwelle mit neuen Kolben, Nockenwellen und Kipphebeln beläuft sich auf etwa 4000 Mark.

Lange Laufzeiten sind danach bei entsprechender Pflege durchaus möglich. Das Motoröl sollte alle 2500 Kilometer gewechselt werden, denn für dessen Filterung ist lediglich ein Sieb zuständig. Den richtigen Zündzeitpunkt stellt man am besten statisch mit der Prüflampe ein, denn mit dem Stroboskop ist nur das Öffnen des Fliehkraftreglers zu kontrollieren. Bei den heutigen vorgespannten Steuerketten erübrigt sich auch das recht knappe Spannen bei laufendem Motor, ein gerade anliegender Spannschuh reicht vollkommen aus.

Alle Spezialisten bestätigen einhellig, daß die Modellzuordnung in der Praxis nicht immer eindeutig erfolgen kann, da erfahrungsgemäß bereits im Werk unterschiedliche Teile verwendet wurden. Dazu noch ein Tip: Die Modelle mit 29er oder 30er VHB-Vergasern dürfen mit offenen Ansaugtrichtern und den alten Resonanz-Schalldämpfern mit den schrägen Endstücken gefahren werden, denn dafür gibt es Mustergutachten beim deutschen TÜV.

men angetrieben wird. Die Abdeckung für den Ketten- und Keilriemenantrieb zu Anlasser und Generator, ein wunderschönes Leichtmetall-Gußteil, war typisch für die 750er.

Auch der Rahmen blieb während zehn Jahren Bauzeit im Prinzip unverändert. Der Rahmen der GT-Typen unterschied sich jedoch in einem wesentlichen Punkt von jenem für die S-, SF- und GTL-Modelle: Die Rohre vom Lenkkopf über den Motor hinweg zur Schwingenaufnahme herunter sind bei letzteren Modellen weit weniger schwungvoll, also geradliniger geführt als bei der GT. Durch geringfügig weiter nach vorn gelegte Aufnahmen für die Federbeine stehen diese bei den jüngeren Modellen stärker in Fahrtrichtung geneigt. Für das Sondermodell SFC wurde der Rahmen allerdings kräftig modifiziert (siehe *MOTORRAD CLASSIC* 1/1988).

Anhand der Ausstattung sind die einzelnen Zweizylinder-Modelle schon einfacher zu identifizieren. Im Grunde können sie in zwei Kategorien eingeteilt werden: einmal in Tourenmodelle



**750 SF, Modell 1972, mit geänderten Tank und Nippon Denso-Instrumenten**



**750 GT, Modell 1971, auf dem Tank ist ein Gepäckträger montiert**

(Sonderversionen davon fuhr auch die Polizei) und zum anderen in mehr sportlich ausgelegte Motorräder. Basis war die ab Mai 1968 und bis 1973 verkaufte GT (Gran Turismo) mit zwei VHB 29-Dellorto-Vergasern (ab 1970 VHB 30) und 47 PS in TÜV-gerechter Form – fünf weniger als in italienischer Ausführung. 1970 erhielt auch die GT den Rahmen, der fortan für die S- und SF-Modelle gedacht war. 1974 ersetzte die



# Das Über- Landmotorrad

GTL die GT, sie wies einen neuen Tank (17 Liter Fassungsvermögen) und neue Seitendeckel sowie Gummimanschetten an der Teleskopgabel auf, behielt jedoch die Trommelbremse vorn. Das von 7,7 auf 8,9:1 erhöhte Verdichtungsverhältnis und die Auspuffanlage der SF-Version ergaben 52 PS bei 6900/min. Bis 1977 blieb die Laverda GTL im Angebot, und 1978 gab die Polizeibehörde von Kuwait noch einmal eine Sonderserie in Auftrag.

Bereits ein Jahr nach Produktionsbeginn der GT folgte im Frühjahr 1969 mit der 750 S eine mehr sportlich betonte Laverda. Daran fiel vor allem der längere 20-Liter-Tank ohne den kleinen Gepäckträger und die verkürzte Sitzbank mit Höcker auf. Das Vorderrad deckte ein schmales Edelstahl-Schutzblech ab, dessen Haltebügel außen aufgeschraubt waren. Anstelle der Blechhülsen an den Standrohren gab es an der 750 S Gummi-Faltenbälge als Schmutzschutz.

Durch höhere Kolbenböden wurde das Verdichtungsverhältnis auf 9,65:1 erhöht, und mit neuen Nockenwellen,

härteren Ventildfedern sowie einer geänderten Düsenbestückung der 30er Dellorto lautete die optimistische italienische Leistungsangabe stolze 60 PS bei 6600/min. In Wahrheit dürften davon aber kaum mehr als 55 PS übriggeblieben sein, auch eine geänderte Kurbelwelle, dies bezieht sich aber lediglich auf deren Auswuchtung. Schließlich bleibt als weiterer Detailunterschied noch das Verbindungsrohr zwischen den beiden Auspuffkrümmern, das vorn vor dem Zylinderkopf montiert wurde. Außerdem lieferte die hintere Federbeine nun nicht mehr Girling aus England, sondern der einheimische Hersteller Ceriani, von dem auch bereits die Vordergabel stammte.

Der alljährliche Modellwechsel erfolgte bei Laverda stets im Juli, so ging also im August 1970 die 1971er Ausführung der 750 S in Produktion.

Dieses Motorrad wartete mit neuen Bremsen auf, anstelle der bisher vom Spezialisten Grimeca gelieferten Naben mit den strahlenförmigen Versteifungsrippen und einer Simplex-Bremsankerplatte hinten sowie einer gestängege-



*Das 1973er Modell 750 SF1 wartete mit gestängebetätigten Duplexbremsen und neuen Schalldämpfern auf. Die Anzeige-Instrumente kamen aus Japan*





*Bei der 750 SF1 rückte das Interferenzrohr der Auspuffanlage unter das Getriebe und setzte in Kurven schnell auf*

# Das Über-Landmotorrad

steuerten Duplex-Ausführung am Vorderrad verwendete Laverda nun Produkte aus der eigenen Gießerei. Die Trommeln behielten den Durchmesser von 230 Millimetern bei, wiesen aber außen auf dem Trommelkörper keine Versteifungs- oder Kühlrippen auf. Kühlluft wurde vorn über eine große Lufthutze auf der rechten Seite zugeführt, hinten über Luftschaukeln am Kettenradträger. Die neue Laverda-Duplex-Ankerplatte fand an Vorder- und Hinterrad Verwendung, sie wies keine Abluftöffnungen auf, und die Bremshebel wurden mittels Seil und Hülle des Bowdenzugs gegeneinander betätigt.

Das zwischen August 1970 und Juli 1971 produzierte Modell hieß zur heutigen Verwirrung weiterhin 750 S, obwohl es bereits die Laverda-Bremsen aufwies. Erst das unmittelbar danach folgende 1972er Modell hieß dann 750 SF – Sport-Freni, oder besser: Super-Freni. So super waren diese Bremsen aber keineswegs. Die neue Modellbezeichnung stand nun auch auf den Seitendeckeln. Neu geformt mit geraderen Linien und ohne Kniekissen faßte der

Tank nun wieder 19 Liter Superbenzin. Ebenfalls neu waren Tacho und Drehzahlmesser, statt von Smiths aus England kamen diese nun von Nippon Denso aus Japan, was auch den Honda-Look erklärt. Die Faltenbälge an der Telegabel waren bereits im Jahr zuvor den modischen kurzen Staubschutzkappen gewichen. Und am Sitzbankhocker gab es nun ein Staufach mit Klappe.

Im September 1972 startete die 1973er Laverda 750 SF1 mit umfangreichen Änderungen. Neu konzipiert wurden die Laverda-Bremsankerplatten, die beiden Hebel der Duplexbetätigung waren nun mit einem Gestänge verbunden. Der Bosch-Scheinwerfer mußte einem neuen, ganz flachen CEV-Produkt weichen; die Schaltereinheiten an den Lenkerenden – Blinker waren nun schon fast auf allen Exportmärkten außerhalb Italiens Vorschrift – stammten von Lucas aus England.

Neue schlanke Schalldämpfer ohne Falznaht und mit Gegenkonus-Enden fielen ebenso auf wie die nun unter dem Getriebe angeordnete, voluminöse Expansionskammer. Die neue Auspuffan-

## Unterwegs mit einer

Auf Komfort können Italiener keinen großen Wert gelegt haben. Zumindest nicht beim Motorradfahren. Die Doppelsitzbank, die es für die 750 S auf Wunsch gab, ist kaum gepolstert und vergleichsweise schmal. Dafür paßt die Körperhaltung zum Motorradtyp: sportlich nach vorn geneigter Oberkörper und nicht zu weit vorn angeordnete Fußrasten.

Choke ziehen, Zündung einschalten und Starterknopf drücken – einen zusätzlichen Kickstarter gibt es nicht. Nach rund einer halben Minute ist der Leerlauf auch ohne Gemischanreicherung stabil, und bei kurzen Gasstößen sind die Vibrationen immer noch so gering, daß die Maschine ruhig auf dem Hauptständer ruht.

Die linke Hand kommt mit erstaunlich geringem Kraftaufwand aus, selbst die hydraulisch betätigten Kupplungen der späteren 1000er-Dreizylinder-Laverda erfordern stärkeres Zupacken. Der Ausrückhebel an dieser 750er ist um einige Zentimeter verlängert, und diesen Trick haben auch einige Laverda-Tuner angewendet. Dafür trennt die Kupplung nicht mehr ganz so perfekt, und die Leerlaufsuche erfordert deshalb viel Gefühl und erfolgt am besten noch im Ausrollen.

Sobald beschleunigt wird, macht sich der Motor hör- und spürbar bemerkbar. Bis etwa 5000/min läßt sich damit auf Dauer leben, und wer mit mehr als 6000/min



Die letzte Laverda 750 war die SF3 mit Gußrädern und drei Scheibenbremsen (1975–77)

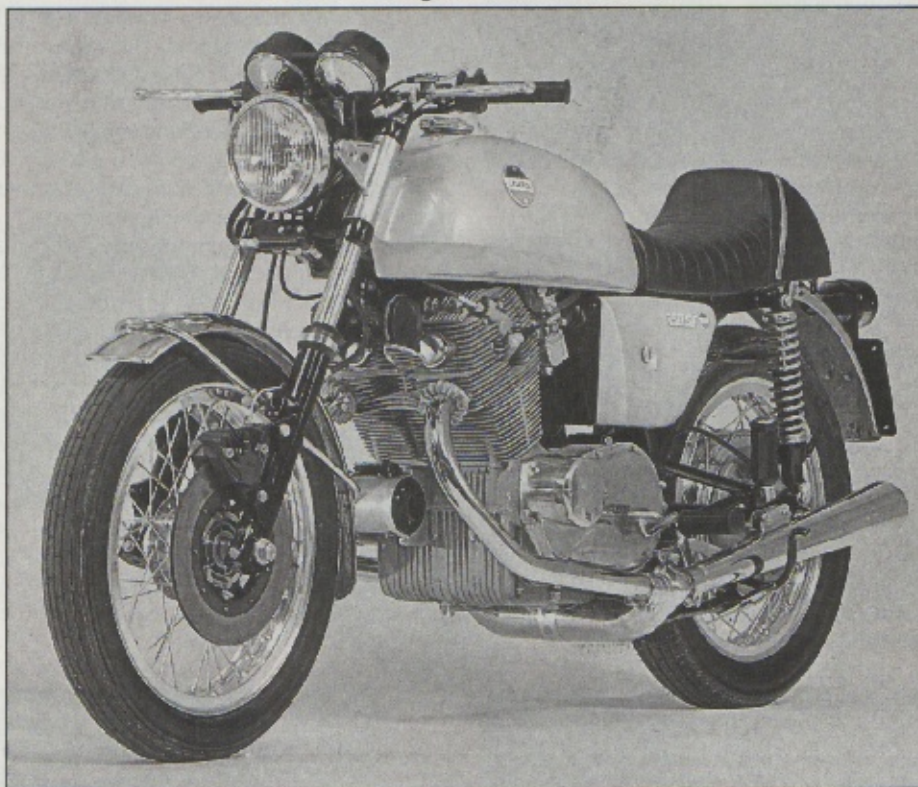
## Laverda 750 S

fährt, muß schon ausgeprägt hart im Nehmen sein. Auch ist die Geräuschkulisse nichts für ängstliche Naturen, aber der Besitzer, Karl Jörg von Herz, versichert, daß der voll wälzgelagerte Motor solch scheinbar rüde Behandlung klaglos verkraftet.

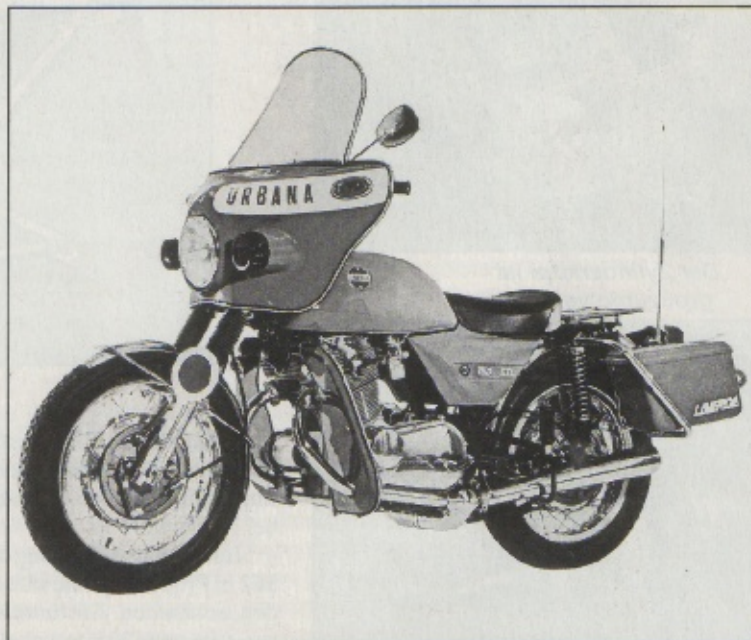
Gleichmäßig kraftvoll entwickelt sich die Leistung, zwar nicht mit der Urgewalt einer Bonneville oder Commando, dafür aber auch noch bei Drehzahlen, die Fahrer englischer Zweizylinder ihren Motoren allenfalls kurzzeitig beim Beschleunigen zumuten. Und dann ist auch eins nicht zu vergessen: Mit 230 Kilogramm Gewicht ist die Laverda 750 S nicht gerade leicht geraten und muß deshalb mit vergleichsweise hohem Kraftaufwand über kurvenreiche Straßen gefahren werden. Kein Zweifel, ein englisches Motorrad und auch eine BMW jener Epoche sind deutlich handlicher.

Die Trommelbremsen der 750 S sind zwar schön anzusehen, ihrer Aufgabe kommen sie jedoch allenfalls zufriedenstellend nach. Nach drei scharfen Bremsungen aus 120 km/h läßt sich der Handbremshebel fast bis an den Gasdrehgriff ziehen. Kein Wunder also, daß viele Fahrer mit anderen Bremsbelägen experimentierten oder sich mit der Grimeca-Bremse aus dem ersten S-Modell selbst halfen – oder gleich bei Fontana oder Ceriani Rennbremsen kauften . . .

**Anfang 1974 gab es mit der Brembo-Scheibenbremse an der 750 SF2 endlich den langerwarteten Fortschritt**

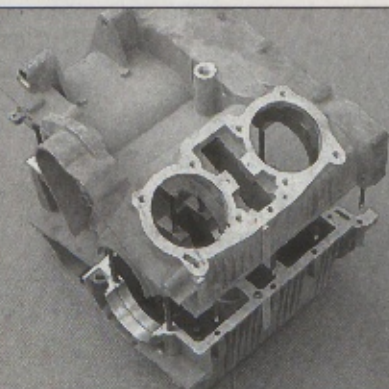


**Die 750 GTL blieb in dieser ab 1974 erhältlichen Ausföhrung auch auf Italiens Straßen eine Seltenheit**

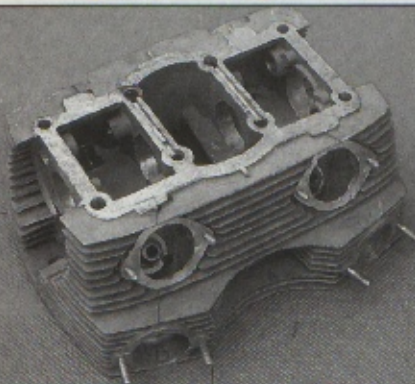


**Die Polizei-Version der 750 GTL wurde als Alternative zur Moto Guzzi V7 von einigen Behörden bevorzugt**

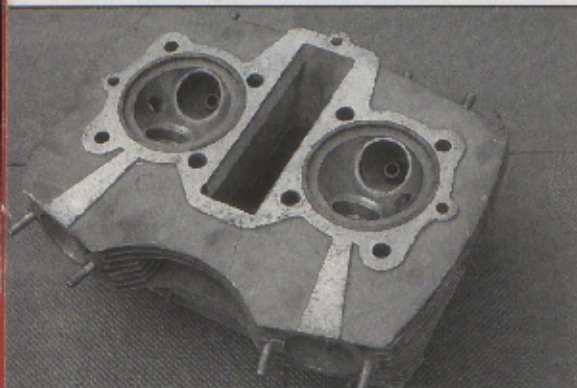
# Das Über- Landmotorrad



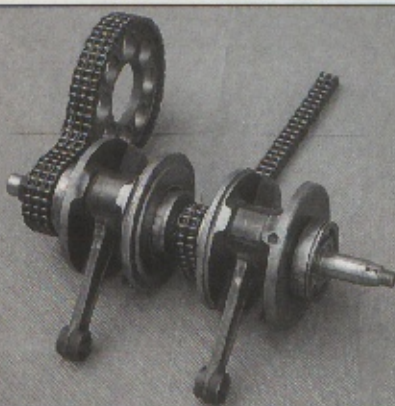
**Moderne Bauweise: horizontal geteiltes Motorgehäuse**



**Nockenwelle und Kipphebel müssen eingefädelt werden**



**Der Zylinderkopf ist großzügig verrippt**



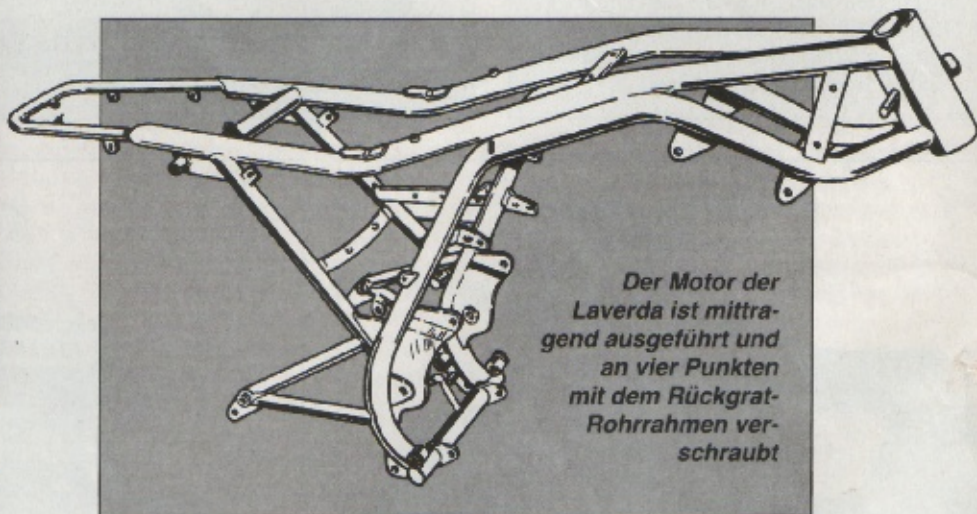
**Kurbelwelle mit Steuer- und Primär-Ketten**

lage gab den deutlichsten Hinweis auf einen modifizierten Motor. Am anderen Ende des Gaswechslers fand sich erstmals ein Luftfilterkasten, der zusammen mit den Reflexions-Schalldämpfern den Lärmpegel verringern sollte. Neue Dellorto-Vergaser des Typs PHF 36 mit Beschleunigerpumpe bereiteten mehr Gasgemisch auf, geänderte Steuerzeiten und größere Ventile – Einlaß 41,5 Millimeter Tellerdurchmesser statt bisher 38 Millimeter, Auslaß 35,5 Millimeter statt 34 Millimeter – sollten nun 66 PS bei 7300/min freisetzen. In Deutschland kamen davon wiederum fünf PS auf der TÜV-Meßstrecke abhanden.

Leicht geänderte Schalldämpfer, neue Nockenwellen und ein auf 8,9:1 verringertes Verdichtungsverhältnis schlugen sich ab August 1973 in der neuen Leistungsangabe von 65 PS bei

dort den Bremssattel für die neue Brembo-Scheibenbremse montieren zu können. Ein Bosch-H4-Scheinwerfer und Nippon Denso-Lenkerarmaturen vervollständigten das neue Modell. Im Lauf des Jahres gab es dann wahlweise eine Doppelscheibenbremse vorn.

Der nächste Modellwechsel stand dann erst wieder im Herbst 1975 mit der Laverda 750 SF3 an. Neu waren Leichtmetall-Gußräder, eine nadelgelagerte Hinterradschwinge und anstelle der Duplex-Trommelbremse nun auch am Hinterrad eine Scheibenbremse. Die Höcker Sitzbank, die in Deutschland ohnehin nicht für den Zweipersonenbetrieb zugelassen wurde und deshalb stets durch die GT-Sitzbank ersetzt werden sollte, wich nun bei der SF3 einer neuen, seitlich aufklappbaren Bank mit dem Plastik-Heckbürzel von der 1000er-Dreizylinder-Laverda.



**Der Motor der Laverda ist mittragend ausgeführt und an vier Punkten mit dem Rückgrat-Rohrrahmen verschraubt**

7000/min nieder. Eine Bestätigung vom deutschen TÜV blieb jedoch aus, die Importeursangaben lauteten nun 61 PS bei 7650/min.

Im Januar 1974 ging dann die 750 SF2 in Produktion, sie wies zusätzlich zu den erwähnten Abstimmungsänderungen eine neue Vordergabel auf. Ceriani hatte den Standrohr-Durchmesser von 35 auf 38 Millimeter erweitert und zugleich die Tauchrohre geändert, um

Die 750er-Laverda wurde in dieser Zeit immer mehr zum Mauerblümchen, das modernisierte Erscheinungsbild konnte nicht darüber hinwegtäuschen, daß der Twin in der 750-cm<sup>3</sup>-Klasse nicht mehr recht konkurrenzfähig war. Das Geld zu einer grundlegenden Modernisierung fehlte. 1977 wurde die Produktion eingestellt. Doch bis dahin hatten immerhin 19000 der 750er das Werk in Breganze verlassen. □