

2,80

10/91 Oktober

DM 2,80/SFR 2,80/ÖS 25,-/LIT 3.000,-/PTAS 180,-/LFR 70,-



Motorrad-fahrer



**Test und
Technik für
die Praxis**

27 und 50 PS im Test:

**BMW
R 80 GS**

Klassiker:
**Laverda
750 S**

Gebraucht-Tip:
**Kawasaki
GPZ 305**

Praxis-Tip:
Starthilfe

Technik:
Radialreifen

Ausrüstung:
**Wachsjacken
im Test**

Gespann:
**Walter
Mille GT**

Sport:
Versicherung



**Außerdem:
Innovativ: Honda
mit Ovalkolben
Pffligg: Motorrad-
zentrum Bielefeld**



**Katalog:
alle aktuellen
Enduros**



Laverda stellte 1969 dem Tourenmodell 750 GT eine sportliche Schwester zur Seite: die 750 S. Man gab dem Motor auf dem Papier 10 PS mehr mit auf den Weg, zog den Tank ein wenig in die Länge und schraubte eine Hökersitzbank dahinter: eines der elegantesten italienischen Sportmotorräder war geboren.

Kurze Zeit zuvor, im Jahre 1966, hatte Laverda auf der Earl's Court Motorshow in London zum erstenmal ein 650er Zweizylinder-Viertakt-Modell präsentiert und sich somit auf den Markt der hubraumstarken Zweiräder gewagt. Bis dahin hatte sich die kleine, aber feine Firma aus Breganze in erster Linie durch den Bau von Landmaschinen und Kleinmotorrädern hervorgetan. Der neue Motor konnte mit technischen Besonderheiten glänzen, die zur damaligen Zeit nicht gerade an der

Tagesordnung waren. So fand sich in dem italienischen Twin eine obenliegende und vierfach kugelgelagerte Nockenwelle, das Gehäuse von Motor und Getriebe war aus Leichtmetall und horizontal geteilt, der Kurbeltrieb drehte sich komplett in Wälzlagern. Elektrostarter und Fünfganggetriebe gehörten zur Serienausstattung, auch die Verarbeitung des Motorrades genügte höchsten Ansprüchen. Das GT-Modell fand in der Käuferschaft so großen Anklang, daß man wenig später den Hubraum auf 750 Kubikzentimeter erhöhte, indem man die Zylinderbohrung von 75 auf 80 Millimeter erweiterte.

1969 setzte Laverda noch eins drauf: Man nahm dem Tourenmodell die eher biedereren Accessoires (Tank, Sitzbank, Schutzbleche) und tauschte sie gegen solche im sportlichen Look, erhöhte die Verdichtung



Die Sitzposition auf der Laverda 750 S paßt zwar sowohl zu sportlicher als auch zu gemächlicher Fahrweise, die knüppelhaften Federelemente machen lange Ausfahrten jedoch nicht unbedingt zum Vergnügen.

des Motors durch geänderte Kolbenböden auf 9,65:1, spendierte eine neue Nockenwelle und härtere Ventildfedern und pflanzte in die 30er Dell'Orto andere Düsen. Die Auspuffanlage erhielt vor den Zylindern nun ein Interferenzrohr. So wurde aus dem »GT« für Gran Turismo ein »S« für Sportivo.

Und auch im Sportdress wußte die Italienerin sehr zu gefallen. Die Leistung des Zweizylinder-Triebwerkes wurde mit 60 PS angegeben. Deutsche Kunden mußten sich mit etwas weniger Dampf bescheiden, denn die hiesigen Zulassungsbestimmungen erforderten eine Leistungsreduzierung zwecks Schalldämpfung. So standen der 750 S »nur« 49 DIN-PS in den deutschen Fahrzeugscheinen. Immer noch Leistung soll, wie sich bald zeigen sollte,

So war mit der 218 Kilogramm schweren Maschine die

Fotos: Hans-Jürgen Schneider



100-km/h-Marke schon nach sechs Sekunden passiert, erst bei 170 km/h endete die Beschleunigung. Dabei sparte die Laverda zwar nicht mit Vibrationen, doch hatte man von dem Gleichläufer diesbezüglich Schlimmeres erwartet.

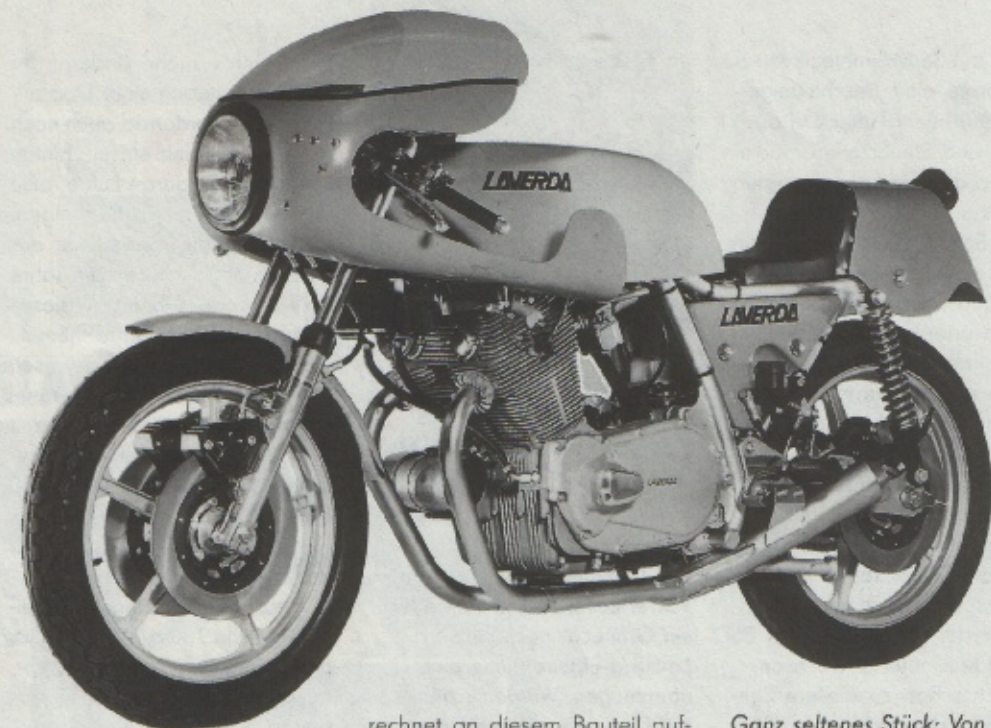
Das Fahrwerk spielte problemlos mit, sofern die Motorhaltebolzen nur richtig festgezogen waren. Das Triebwerk näm-

Die Laverda wurde seinerzeit serienmäßig mit zwei Sitzbänken ausgeliefert.

ch übernahm in der unten offenen Rahmenkonstruktion eine tragende Rolle. Der stabile und sauber verschweißte Rückgrat-Rohrrahmen zeigte lediglich im Zweipersonenbetrieb in Schräglage einen leichten Hang zur Schaukelei.

So war die gewichtige 750er erstaunlich leicht durch die Kurven zu bringen. Die Sitzposition erlaubte dabei sowohl die sportliche Hatz als auch das eher gemütliche Überlandfahren. Außergewöhnlich, daß die Laverda seinerzeit serienmäßig und ohne Aufpreis mit zwei Sitzbänken ausgeliefert wurde: Zum sportlichen Höcker gab es eine Zweipersonensitzbank, zum

Wechseln sozusagen. Die sportliche Note wurde nicht nur durch das Outfit der 750er unterstrichen, auch die Feder-elemente von Cerioni ließen keinen Zweifel daran, daß komfortable Touren nicht die Sache



der Laverda waren. Zeigte sich die Telegabel noch gut abgestimmt, so erinnerten die hinteren Federbeine doch stark an alte Starrahmen-Harleys.

Ein Thema für sich: die Bremsen. Bei dem ersten S-Modell von '69 versah noch eine Verzögerungsmechanik von Spezial-ausrüster Grimeca in den Trommeln ihren Dienst, ein Jahr später trat eine hauseigene Konstruktion an deren Stelle. Beide Systeme konnten jedoch nicht gerade überzeugen und lieferten nur Durchschnittliches. Auch die durch eine raffinierte Schau-felradkonstruktion gut belüftete hintere Trommel konnte da nichts wettmachen.

Um so amüsanter, daß man bei Laverda den ersten Modellwechsel der 750er Reihe ausge-

rechnet an diesem Bauteil aufhängte. Man nahm den Tausch des Bremssystems nämlich zum Anlaß für eine verzögerte Namensänderung: Neben dem »S« stand nun noch ein »F« auf dem Seitendeckel, welches für »Freni« steht und »Bremse« heißt. Diese Namensänderung ereignete sich im Jahre 1971 und sollte auf die schon seit einem Jahr verwendeten selbstgefertigten Bremsen hinweisen.

Doch neben den Bremsen wies das SF-Modell noch weitere Änderungen auf. Am augenfälligsten war der neugeformte Tank, dessen Fassungsvermögen auf 19 Liter angewachsen war. Die englischen Smith-Instrumente mußten zeitgemäßen japanischen Meßuhren von Nippon Denso weichen.

In dieser Zeit stellten die Laverda-Mannen noch eine ganz

Ganz seltenes Stück: Von der Laverda 750 SFC — einer Produktions-Rennmaschine — kamen nur rund 20 Exemplare nach Deutschland.

erlesene Version des Dreiviertel-liter-Triebwerkes der Öffentlichkeit vor: die 750 SFC. Erstaunliche Erfolge mit den Werksrennmaschinen bei den Langstreckenrennen jener Zeit veranlaßten das Werk, eine Kleinserie von Production-Racern aufzulegen, die schon durch ihre äußere Erscheinung den Atem raubten. Etwa 500 dieser Edelrenner wurden hergestellt, nur gut 20 davon kamen nach Deutschland. Aufgepaßt deshalb, wenn man eine SFC angeboten bekommt, denn die optische Umwandlung einer herkömmlichen Serien-SF in eine SFC ist nicht so aufwendig, als daß man einen Nichtfachmann damit nicht mächtig über den Leisten ziehen kann.

Doch von dieser exklusiven Kleinserie fiel für die Massenproduktion nichts ab. Technische Neuerungen gab es erst wieder Ende 1972 mit der Laverda 750 SF I. Diesmal fiel besonders die neue Auspuffanlage ins Auge. Sie war etwas schlanker geworden, und das Interferenzrohr wanderte von seinem Platz vor den Zylindern unter das Getriebe. Der Vergaserquerschnitt

Laverda 750: Das meistgebaute italienische Motorrad

**»S« WIE
»SPORTIVO«**

Sicher nicht ganz zufällig glich der Parallel-Twin der 750er Laverda dem Triebwerk der kleinen Honda CB 72 beinahe aufs Haar. Die 750 S war als italienische Antwort auf die beginnende japanische Invasion gedacht.



wuchs auf 36 Millimeter, zusätzlich sorgte eine Beschleunigerpumpe für mehr Futter. Da auch Ventile und Steuerzeiten modifiziert worden waren, sollten nun 66 PS zur Verfügung stehen.

Die Schalterelemente und die erstmals angebaute Blinker lieferte Lucas, und der superflache Scheinwerfer kam von CEV. Den mangelhaften Verzögerungswerten rückte man in Breganze erst im Jahr 1974 zu Leibe. Die 750 SF 2 hatte endlich die langersehnte Scheibenbremse im Vorderrad, die auch tatsächlich die erhoffte Besserung brachte. Auch die Gabel zeigte sich nun stabiler, war doch der Durchmesser der Standrohre von 35 auf 38 Millimeter gewachsen.

Doch schon zu diesem Zeitpunkt war der Zug für die 750er Laverda abgefahren. Daran konnte auch die SF 3 im Jahr

Die Trommelbremse der 750er Laverda konnte weder mit Grimeca- noch mit Laverda-eigenen Innereien überzeugen. Wurden schon bald von japanischen Uhren abgelöst: die englischen Smith-Instrumente.

1975 nichts mehr ändern. Ihr hatte man neben einer Doppelscheibe im Vorderrad auch noch eine Scheibenbremse hinten spendiert, die ganze Fuhre rollte nun auf Leichtmetall-Gußfelgen.

So ging die Geschichte der Laverda 750 schließlich im Jahre 1977 zu Ende. Ohne daß dieses Motorrad hierzulande jemals ein Verkaufsschlager gewesen wäre, avancierte sie in ihrer insgesamt achtjährigen Bauzeit zum meistgebauten italienischen Motorrad. Fast 20.000 Maschinen dieses Typs setzten die Mechaniker am südlichen Rand der Alpen zusammen.

Heutzutage in den Besitz einer Laverda 750 zu gelangen, ist nicht sonderlich schwierig, vorausgesetzt, man hat auch das nötige Kleingeld. Nicht etwa, daß der klassische Twin übermäßig teuer wäre, doch werden

für ein tadelloses Exemplar im Originalzustand immerhin zwischen 6.000 und 10.000 Mark verlangt, letzteres natürlich nur im Falle der frühen S- und SF-Modelle, die schon Sammlerwert besitzen. Die Ersatzteilsituation ist allerdings nicht gerade sehr befriedigend, auch das Händlernetz läßt — damals wie heute — zu wünschen übrig.

Die Schmierung der Nockenwelle ist bei kaltem Motor unzureichend.

Beim Kauf ist natürlich besonders auf den mechanischen Zustand des Motors zu achten. Dabei sollte man um die gravierendste Schwachstelle der antreibenden Mechanik wissen: Die Schmierung von Nockenwelle und Kipphebeln ist bei kaltem Motor unzureichend und kann so im Laufe der Zeit deutliche Spuren hinterlassen. Endgültigen Aufschluß über den Zustand dieser Bauteile gibt letztendlich nur der Augenschein, denn die enormen mechanischen Geräusche des Motors auch in tadellosem Zustand machen die Lokalisierung von Schäden sehr schwierig.

Wer durch diese Zeilen ein wenig auf den Appetit gekommen ist, dem sei nochmals von Augen gehalten, daß er es mit einer Italienerin zu tun bekommt, die relativ kompromißlos ihren sportiven Charakter an die Wirbelsäule weitergibt. Doch ist sie andererseits bei guter Pflege auch für hohe Laufleistungen gut, denn der alles in allem robuste Motor ist schließlich in einer Landmaschinenfabrik entstanden.

Uli Böckmann

Der Zweizylinder-Motor erreicht bei guter Pflege hohe Laufleistungen. Die obenliegende Nockenwelle ist vierfach kugelgelagert, der Kurbeltrieb dreht sich komplett in Wälzlagern.

