

1/2005 Januar € 3,00

A € 3,25 · CH sfr 5,80 · B £ 3,50 · I € 3,75 · Ck ab 150,00  
NL € 3,60 · DK skr 32,50 · N nor 41,00 · S skr 42,00 · T € 3,55 · FR € 4,85

# OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR  
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

CHANCE FÜR HOFFNUNGSLOSE FÄLLE

## Kohlenstoff-Kolben

DER VERGESSENE TOURER

## Laverda 750 GT



VF MEDIEN  
GRUPPE MAINZ



4 199117 703006

### AJS PORCUPINE



Mit dem Stachelschwein lehrte  
AJS die Konkurrenz das Fürchten

### KAUFBERATUNG



Bauernregeln:  
So kaufen Sie  
einen guten  
Traktor!



EIN ERFOLGSTYP WIRD 30!

## Der erste Dreier-BMW

### GORDON-KEEBLE



Der britische Überflieger mit Ami-Power  
im italienischen Designeranzug

### HONEYBALL



50 Alpenpässe in fünf Tagen: Es gibt sie  
noch, die bösen Rallyes für große Jungs

### SCHRAUBER



In einem Heilbronner Lokschuppen  
stehen Luftgekühlte unter Volldampf



**44**

Nur knapp Hundert Gordon Keeble gelangten je auf die Straßen, dennoch nahm die Bertone-Karosserie des schnellen Briten die Linie einiger Sportwagen-Artgenossen vorweg



**30**

Ausgeklappt: Autos mit Schlaflaugen gehören der Vergangenheit an



**160**

Nein, Laverda sind nicht immer orange und supersportlich. Mit der 750 GT startete die junge italienische Marke einen Frontalangriff auf britische Bike-Tugenden



**166**

Volldampf: In einem ehemaligen Lokschuppen in Heilbronn genesen luftgekühlte Volkswagen. Eine Schraubergemeinschaft widmet sich mit Eifer Käfer und Co.

## SERVICE

Provinzposse: Warum das Museum Störy schließen musste **26**

Aktuell: Märkte, Messen, Treffen, Ausfahrten **152**

Jahresplaner 2005 – für eine gut organisierte Oldie-Saison **170**

## LEUTE

Volldampf voraus: Zu Gast bei den Fans der Luftgekühlten **166**

## TRIBÜNE

ADAC Trentino Classic: Die gemütliche Rallye **172**

## OLDTIMER-MAGAZIN

Aus der Szene **186**

Kalender-Markt: Für Sie angeschaut und bewertet **192**

Neu auf dem Markt: Teile, Literatur, Zubehör **194**

Modellneuheiten **196**

Leserbriefe **198**

Leser helfen Lesern **200**

## RUBRIKEN

Anlasser **6**

Termine-Service **55**

Die Kleinanzeigen **70**

Letzte Minute **138**

Impressum **191**

Aus dem Redaktionsalltag **201**

Vorschau **202**



# Die 68er Generation

Mit britischen Genen und japanischen Ideen meisterte die Laverda 750 GiT den Urribruch

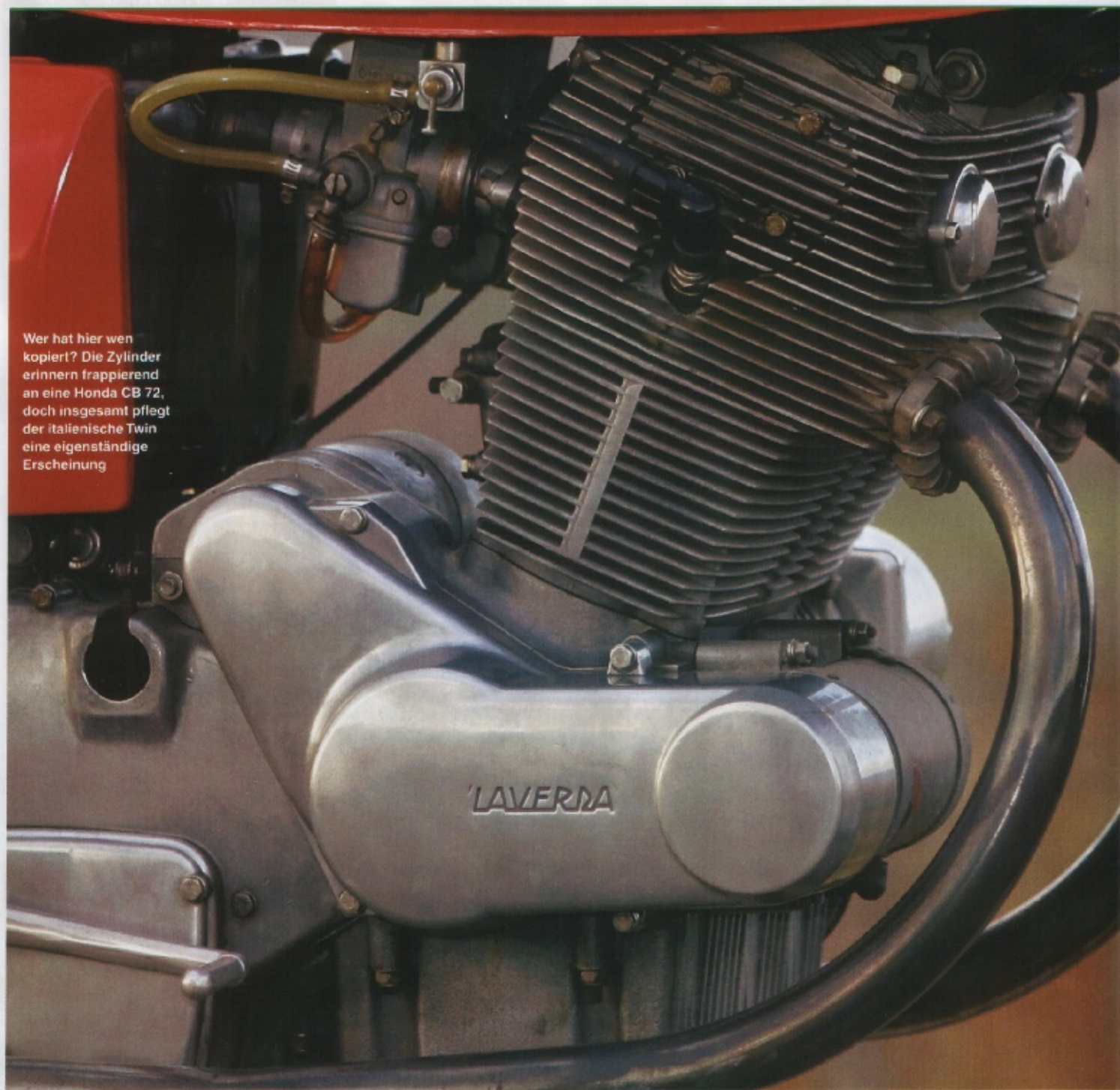
**E**in neues Kapitel im europäischen Motorradbau wird 1968 aufgeschlagen. Mit der Laverda 750 geht eine der modernsten Maschinen ihrer Zeit in Serie, die pikanterweise die anderen zu simplen Landmaschinen degradiert.

Es hat bereits seit Beginn der sechziger Jahre gegärt. Die junge Generation kann mit den konservativen Werten ihrer Eltern und Großeltern nicht mehr viel anfangen, stellt alles bislang Aufgebaute in Frage. Die Agrarökonomie ist längst zur Konsumgesellschaft mutiert, und die Kinder und Enkel rütteln nicht nur an den Traditionen, sie wollen auch eine genussvolle Freizeit. Unter den Pflastersteinen liegt der Strand – und das gilt für kaum ein Land mehr als für Italien. Während in den USA Vietnam-Heimkehrer ihre Wehrpässe und Pariser Stu-

denten Barrikaden anzünden, während Joschka Fischer auf der Suche nach dem dritten Weg in einer Frankfurter Kommune Daniel Cohn-Bendit trifft und in Prag ein kurzer Frühling aufblüht, möchte Massimo Laverda lieber mit einem schnellen Motorrad als mit dem Mähdrescher fahren.

Nachdem sein Großvater Pietro Laverda ab 1870 den Betrieb in Breganze zum größten italienischen Hersteller von Landmaschinen aufgebaut hatte, übernahmen nach dem Zweiten Weltkrieg seine Nachkommen die Leitung. Allerdings sah der junge Ingenieur Francesco Laverda die Zukunft eher im Zweiradbau und gründete 1949 am gleichen Ort seine eigene Firma Moto Laverda, um sich mit kleinen und mittleren Hubräumen durchaus erfolgreich an der Massenmotorisierung im Nachkriegsitalien zu beteiligen und auch sportlich Bemerkenswertes zu erreichen – so beim Motogiro d'Italia, beim Langstreckenrennen Milano-Taranto, oder sogar bei der Internationalen Sechstagesfahrt. Doch zum Ende der fünfziger Jahre muss sich der Motorradhersteller der geänderten Wirtschaftssituation anpassen: Preiswerte Kleinmotorräder wie die erfolgreiche Laverda 75 oder die 1958 vorgestellte Laverdino 48 lassen sich noch gut verkaufen, aber der ab 1961 angebotene Zweizylinder mit 200 ccm findet keinen ausreichenden Absatz. So reist der älteste Sohn Massimo Laverda 1964 in die USA, um dort nach dem Vorbild des Ducati-Importeurs Berliner neue Marktchancen zu erkunden. Nach zahlreichen Gesprächen mit





Wer hat hier wen kopiert? Die Zylinder erinnern frappierend an eine Honda CB 72, doch insgesamt pflegt der italienische Twin eine eigenständige Erscheinung

Händlern und Fachjournalisten bringt er von seiner Forschungsreise das Bild eines anderen Typs Motorradkäufer mit nach Hause: Nicht der Geringverdiener, der auf dem braven Alltagsmuli zur Arbeit trottet, sondern ein dynamischer Kerl, der sich in seiner Freizeit wie Steve McQueen auf schweren Maschinen auslebt. Englische Twins stehen dabei in der Gunst ganz oben, doch dem Italiener bleibt das technische Potential der japanischen Honda nicht verborgen. So reift die Idee eines modernen Zweizylinders, der die großen *british bikes* ins Visier nimmt, sich jedoch konstruktiv am Niveau der 250er Honda CB 72 orientiert. Zu dieser Zeit in einen solchen Boliden zu investieren, erscheint schon fast übermütig, denn der europäische Motorradmarkt befindet sich

im freien Fall. Hubraumstarke Maschinen sind fast unverkäuflich. Doch der erst 25-Jährige überzeugt seinen Vater, der ihm schließlich sogar die Leitung der Firma überlässt. Nicht zuletzt, da Moto Guzzis Pläne mit der V7 bereits bekannt sind, und auch von Großem bei Ducati und Gilera gemunkelt wird.

So treibt Massimo Laverda seine Konstrukteure Luciano Zen und Adriano Valente zur Eile. Fest steht der von den englischen Marken vorgegebene Hubraum von 650 Kubikzentimeter, doch soll der Blockmotor mit einer obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwelle und horizontal teilbarem Gehäuse deutlich moderner ausfallen. Um Entwicklungszeit zu sparen, vermisst das Team kurzerhand die Aggregat von Norton und Honda und bringt die

beiden Konzepte mit eigenen Ideen in Einklang. So ist zwar die Ähnlichkeit mit den Honda-Zylindern nicht zu leugnen, doch die davor liegende Lichtmaschine mit der polierten Keilriemenabdeckung verschafft dem Laverda-Motor eine ganz typische Optik. Außerdem entscheidet der junge Firmenchef mutig, dass zum Anlassen einzig ein kräftiger E-Starter genügt, der hinter den Zylindern sitzt und über ein Zahnradpaar die Kurbelwelle antreibt. Diese besitzt 180 Grad Hubzapfenversatz sowie vierfache Lagerung und wirkt über eine Triplexkette auf eine Siebenscheibenkupplung, die hinter dem Primärkettenrad im Ölbad läuft. Die drei Liter Schmierstoff drückt eine Zahnradpumpe durch das elegante Fünfgang-Aggregat, das an der rechtsseitigen Hinterrad-

kette zerrt. Schon die ersten Prüfstandsläufe verlaufen viel versprechend, da das beinahe quadratische Bohrung/Hubverhältnis von 75 zu 74 Millimetern auch höhere Drehzahlen gestattet und der 654-ccm-Twin schließlich rund 50 PS bei 6800 Umdrehungen leistet. Als mittragendes Element hängt er in einem originellen Rahmengeflecht aus gezogenem Rundrohr, bei dem Lucio Zen die üblichen Unterzüge einfach nach oben verlegt hat und auf diese Weise ein steifes Rückgrat erhält. Dann nimmt Versuchsfahrer Fernando Capprellotto die ersten Meter Asphalt unter die 18-zölligen Räder.

Die öffentliche Premiere im November 1966 auf der Londoner Earls Court Show und danach auf dem Mailänder Salon wird zum Triumph. Menschentrauben hängen um die neueste Frucht italienischer Motorradbegeisterung, und die internationalen Fachmagazine pressen süße Hoffnungen zwischen ihre Seiten. Doch bis zur Serienfertigung werden noch viele Bereiche umgepflegt. Hatte die anfängliche Kurbelwellenkröpfung Vorteile beim Massenausgleich, so entscheidet man sich nun zu Gunsten eines besseren Durchzugs doch für eine 360-Grad-Welle nach britischem Vorbild. Auf ihr rechtes Ende wirkt der Anlasser jetzt über eine Kette. Einlassseitig weichen die 26er SSI-Vergaser von Dell'Orto mit Zentralschwimmerkammer solchen mit 29 Millimeter Durchmesser und erfordern leichte Modifikationen am Zylinderkopf, am anderen Ende ersetzen zylindrische Schalldämpfer mit schrägem Ende (von Laverda-Freunden „Salamiöpfe“ genannt) die vormaligen Zigarren-



Mutiger Vorstoß in britische Gefilde: Noch mit 650er Motor stand der erste Prototyp 1966 in...



...London; ein Jahr später gab's dann in Mailand die erste 750er zu bewundern

### Technische Daten: Laverda 750 GT

<b>Motor</b>	Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor; je zwei im Kopf hängende Ventile pro Brennraum, über eine kettengetriebene, obenliegende Nockenwelle und Kipphebel gesteuert
<b>Hubraum</b>	744 ccm
<b>Bohrung x Hub</b>	80 x 74 mm
<b>PS bei U/min</b>	47 bei 6600
<b>Verdichtung</b>	8,9:1
<b>Vergaser</b>	Zwei Dell'Orto VHB 29
<b>Zündung</b>	Kontaktgesteuerte Batterie-Spulenzündung
<b>Antrieb</b>	Primärtrieb über Triplexkette; Mehrscheibenkupplung im Ölbad; Fünfganggetriebe; Sekundärtrieb über Kette
<b>Fahrwerk</b>	Stahlrohr-Brückenrahmen ohne Unterzüge; vorn hydraulisch gedämpfte Telegabel; hinten Zweiarmschwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen
<b>Bremsen</b>	Vorn 230-mm-Duplextrommel; hinten 200-mm-Simplextrommel
<b>Bereifung</b>	Vorn 3.25-18; hinten 4.00-18
<b>Leergewicht</b>	218 kg
<b>Verbrauch</b>	6,5 Liter/100 km
<b>Spitze</b>	185 km/h



Ein Motorrad für alle Gelegenheiten: Italo-Spezi Werner Schwab ließ sich nicht lumpen und holte seine GT bei Minusgraden für unsere Fotofahrten aus der Garage: „Ist ja schließlich kein kapriziöser Sportler!“

## Der heutige Marktwert\*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Laverda 750 GT	1968 bis 1971	5800 €	4900 €	3800 €	2200 €	1300 €	4970 DM

\*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

Besser ist das: Experten ziehen die Grimeca-Duplex-Trommel den späteren hauseigenen Bremsen vor



Ein Tourenmotorrad braucht eben einen Gepäckträger. Und was Konkurrent Triumph vorgemacht hat, kann nicht schlecht sein, oder?

Klassisch: Einzeln aufgehängte Smiths-Instrumente ohne roten Bereich



dämpfer. Verbesserungsbedürftig zeigt sich die Bremstechnik, so dass Grimeca jetzt für vorn statt der 200er Simplex-Bremse eine Duplex-Ausführung mit 230 Millimeter Durchmesser und für hinten eine um 20 auf 200 Millimeter

vergrößerte Trommel liefert. Auch andere Zulieferer erhalten neue Order. So ersetzen offene Ceriani-Federbeine die teilverkleideten von Girling, und Bosch kann nur noch die 150-Watt-Lichtmaschine und den Scheinwerfer beisteuern, während das Rücklicht nun vom heimischen Hersteller CEV kommt.

Unangetastet bleiben dagegen die vordere Ceriani-Gabel mit 35 Millimeter Durchmesser und Verkleidungshülsen, ebenso die englischen Smiths-Instrumente, die bis zum Schluss Kennzeichen der GT-Modelle bleiben werden. Die Linie ist bis ins Detail harmonisch gestaltet, viel Chrom – von den Lampenhaltern bis zum Kettenschutz – trifft den Zeitgeschmack, und Laverda spart nicht mit hochwertiger Ausrüstung wie Borrani-Hochschulterfelgen. Aus dem provisorisch wirkenden Prototyp ist eine erwachsene Schönheit geworden, gegen die andere europäische Motorräder technisch altbacken und optisch fast plump wirken. Interessanterweise entstehen noch vor dem Serienanlauf schon drei weitere Prototypen, die mit einer 80er Bohrung auf knapp 744 Kubikzentimeter gebrächt werden und ihre Zuverlässigkeit im Sparteinsatz beweisen. Einer davon steht im Herbst 1967 auf dem Mailänder Salon.

Als im März 1968 dann die Produktion der Laverda 650 beginnt, wird sie schon nach rund 60 Exemplaren wieder eingestellt. Denn just in diesem Moment gibt es von Norton die neue Commando 750 zu kaufen, also fackeln die Italiener nicht lange und lassen ihre bereits getestete 750er vom Stapel. Mit einer von 7,7 auf 8,9 : 1 erhöhten Verdichtung und Flachschiebervergasern ist sie zwei PS stärker als die kleine Erstaussage, von der sie sich zunächst mit einem großen „750“-Emblem am Tank unterscheidet. Im Jahr darauf entstehen bereits die ersten Modellvarianten, als es für den US-Importeur McCormack Motors die American Eagle mit speziellen Tanks (teilweise aus Kunststoff), ohne Gepäckträger und in anderen Farben sowie mit einem höheren Lenker gibt. Außerdem werden schon jetzt Exemplare der neuen 750 S für den Modelljahrgang 1970 gebaut, denn bei Laverda läuft ab August jeweils die Produktion für die folgende Saison an. Allerdings trägt die Sportversion zunächst noch einige Komponenten der Tourenmaschine, die sie erst im Jahr darauf ablegen wird.

Mit offiziellem Erscheinen der 750 S erhält der Tourer nun das Kürzel GT und einige Detailänderungen wie einen erhöhten Abschluss der Sitzbank. Im Laufe des Jahres (ab Rahmennummer 2833) kommt dann auch der GT der S-Rahmen zugute, der schmaler ist und geradliniger verläuft, außerdem erhält sie zur op-



tischen Auffrischung wie ihre jüngere Schwester ein zweifarbiges Lackkleid mit modischem Rallye-Streifen am Tank. Aber schnell wird klar, dass ihr die Sportlerin den Rang ablaufen wird. Fast doppelt so viele Maschinen der S-Klasse verlassen in jenem Jahr das Werk, 1971 sind es sogar mehr als fünf Mal soviel. Kein Wunder, hat doch Laverda mit Siegen bei den 24-Stunden-Rennen in Oss und Barcelona sowie den 500 km von Monza schnell wieder das sportliche Image der Anfangsjahre aufnehmen können. Und straffe Fahrwerksabstimmung und eine knochenharte „Männer“-Kupplung passen eher zu harten Sportheroen als zu gemütlichen Landschaftsbeschauern.

Doch die knackige Italienerin findet zunehmend auch im Ausland begeisterte Liebhaber. Nach Deutschland kommt sie zunächst über den Hamburger Georg Suck, dann über die Firma Standex in Alzenau. Zwar bleiben während der TÜV-Abnahme ein paar Pferde auf der Strecke, und mit 5661 Mark ist die Importwa-



Zeitzeuge: Maggi als Laverda- und Gilera-Händler? Der Aufkleber auf dem Schutzblech beweist's



re nun deutlich teurer als die heimische BMW R 75/5 für 4996 Mark. Doch sie befindet sich mit ihrem modernen Triebwerk praktisch auf Augenhöhe mit der begehrten Honda CB 750, die erst für 6495 Mark zu haben ist. In Italien hat die Laverda gar die Nase vorn: Schon 1970 entscheiden sich mit mehr als 1000 Azurri fast doppelt so viele für den 750er Zweizylinder wie für den japanische Vierer. Und 1973 wird die Laverda gar das meistverkaufte Motorrad über 500 Kubik, noch vor den V7-Modellen von Moto Guzzi. Massimo Laverda lag mit seinem Riecher zehn Jahre zuvor also goldrichtig, und sein unternehmerisches Risiko wird jetzt belohnt.

Allerdings ist in diesem Rekordjahr unsere 750 GT schon Geschichte. Sie hat zwar bereits zwei Jahre zuvor die – leider schlechteren – Laverda-Trommelbremsen der neuen 750 SF (Super Freni) erhalten und mutiert 1972 ganz zu einer SF mit GT-Ausstattung, was ein F in der Rahmencodierung verrät, aber diese Produktion wird in der Folgezeit nur noch abverkauft.

Erst für 1975 wird es nach den stetig weiterentwickelten Sportmodellen wieder eine Über-

landmaschine geben: die 750 GTL. Sie basiert auf der zwei Jahre zuvor erschienenen SF1 und besitzt außer deren Fahrwerk auch den Motor mit leichterer Kurbelwelle, hat aber lediglich 30er Vergaser (SF1: 36 mm) und wird wie die alte Tourenversion mit 52 PS (in Italien) angegeben. Optisch zeigt sie sich jedoch deutlich moderner, die Tank-Sitzbank-Kombination mit fließendem Übergang in die Seitendeckel könnte ein wenig von Greg Vettors Triumph X 75 inspiriert sein. Sie bleibt bis zum Produktionsende der ohc-Zweizylinder im Angebot, eine letzte Sonderausführung geht 1978 an die Polizei nach Kuwait.

Denn schon auf dem Mailänder Salon 1969 hatte Massimo Laverda mit der Vorstellung seiner Studie eines dohc-Dreizylinders den vollen Liter Hubraum für Superbikes geschenkt – und damit einmal mehr, diesmal noch vor den Japanern, den richtigen Riecher bewiesen.

Text: Stephan H. Schneider  
Fotos: Holger Neu

## Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis\*

**Laverda-Gemeinschaft Deutschland**  
Laverda Freunde Villingen-Schwenningen  
Joachim Saurer  
Karlsruher Str. 15  
78048 VS-Villingen  
Tel.: 07721/53539

**Laverda-Register Deutschland**  
Thorsten Weuster  
Haydnstr. 132  
40822 Mettmann  
Tel.: 02104/776460

\*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint jährlich einmal im Oktober.