

# Oldtimer Praxis

nur 3 DM

Technik · Tips · Termine



Februar 2/1998

DM 3,-

Lit. 4200,- · Plas. 325,- · sfr. 3,- · ÖS. 25,- · hfl. 5,-



4 399118 103007



Panhard 130 Junior Cabriolet:  
Außergewöhnliches Design und  
interessante Technik zeichnen  
den raren Franzosen aus

Die 750er von Laverda:  
Wo liegen die Schwächen der  
schönen Zweizylinder aus  
Breganze, was ist zu verbessern?



Tips und Technik  
Alles über  
Luftfederungen

Fast vergessen  
VW Fridolin

Motorrad-Rarität  
Triumph RL 200 –  
vollrestauriert!

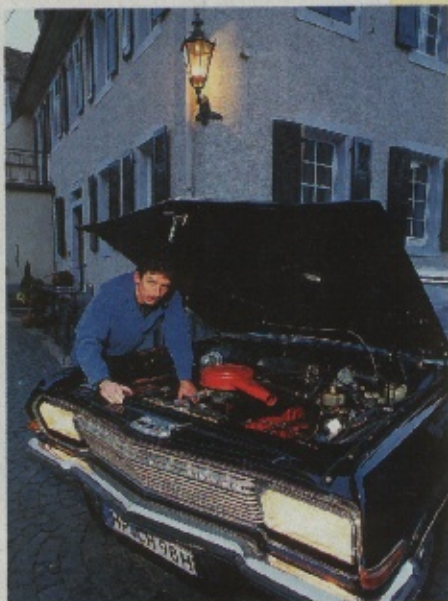
Neue Serie!  
Technik-Lexikon



Der Griff nach den Sternen

## Opel Admiral A – in Topform!

# Inhalt



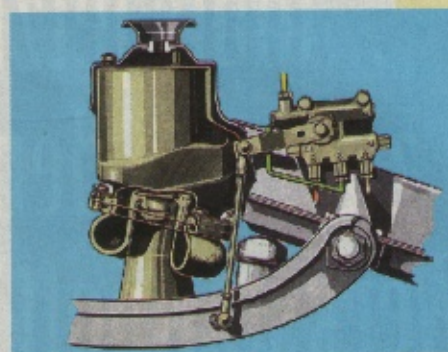
Opel Admiral A: Beim Kauf sah alles nach einem gepflegten Ersthand-Exemplar aus – aber dann... Der Restaurator berichtet

6



Schön, schnell, bezahlbar: die klassischen Zweizylinder von Laverda. Genuß ganz ohne Reue? Wir fragten bei einem Profi nach

22



Die Luftfederung: Wie funktioniert sie, was geht kaputt, wie teuer ist eine Überholung wirklich? Ein Experte gibt Auskunft

56



4500 Meilen Amerika: Mit dem Great Race im Vorkriegsklassiker von Küste zu Küste – ein deutsches BMW-Team war mit dabei

70

**Zur Sache:**  
Alle Jahre wieder 5

**Stufenplan**  
Großes Auto, kleines Geld? Die Karriere eines Opel Admiral A von der rollenden Baustelle zur Kernsanierung 6

**Technik-Lexikon**  
Neue Serie: Technik-Schlagworte und -Grundbegriffe auf den Punkt gebracht 12

**Watt Ihr Volt**  
OLDTIMER-PRAXIS-Grundkurs-Elektrik, Teil elf: kleine Helfer 14

**Voilà la jeunesse**  
Interessante Technik, mutiges Design: Panhard Dyna Junior – vollrestauriert! 18

**Am liebsten Orange**  
Die 750er von Laverda: Wo liegen ihre Schwächen, wo ihre Stärken? Und was darf der Spaß wirklich kosten? 22

**Termine-Service** 27

**Die Kleinanzeigen** 36

**Wie auf Wolken**  
Die Luftfederung – Geniestreich oder Problemkind? Wir zeigen, wie sie funktioniert – und welche Macken sie hat 56

**Maroder Mischling**  
Der Fridolin vereint die Nachteile von VW Bus und VW Käfer perfekt – behaupten seine beiden Besitzer 62

**Grenzfall**  
Triumph RL 200: Der Restaurator mußte Geduld üben – bis die Mauer fiel 66

**Auf dem Highway...**  
...sind die Oldies los. Alljährlich durchquert eine Klassiker-Karawane die USA. Ein deutsches Team war dabei 70

**Guten Rutsch!**  
Mit dem Heckflossen-Benz zum Sicherheitstraining 74

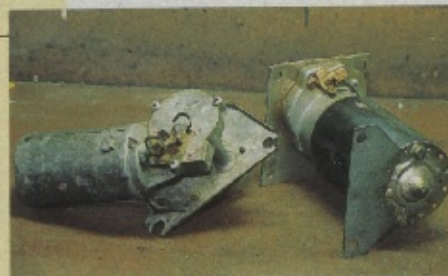
Tips, Tricks, Kniffe 76

Leser helfen Lesern 78

Information, Impressum 79

Leserbriefe 81

Vorschau: das nächste Heft 82



14 Grundkurs-Elektrik: kleine Helferlein. Scheibenwischemotoren, Anzeigeelemente und ihre Schaltungen im Detail



18 Gallische Rarität: Panhard Dyna Junior. Der kleine Franzose lief seinem Restaurator als Geschenk zur Silberhochzeit zu



62 Na, erinnern Sie sich noch an den Fridolin? Nur eine Handvoll der skurrilen Wolfsburger Postkutschen vom Typ 147 hat überlebt



66 Heute fast verschwunden war die RL 200 in den Dreißigern eines der „Volumenmodelle“ der Nürnberger Triumph-Werke

## Am liebsten

## Orange



Gar nicht zickig: Laverda-Twins geben Youngtimer-Fans keine Rätsel auf

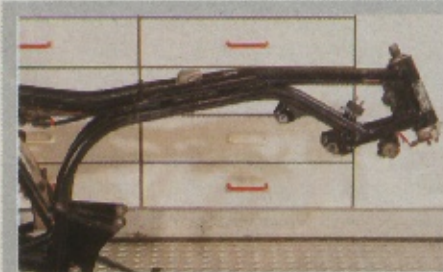
Laverdas erster Beitrag zur Big-Bike-Szene beschränkte sich auf 750 Kubik. Einst stand der Twin im Schatten der leistungsstarken japanischen Vierzylinder, heute ziehen Oldie-Freunde oft Ducati-Modelle vor. Von der „GT“ zur „SFC“ – Tips und Tricks für den Umgang mit einem Schatz, der im Verborgenen blüht.

Wer glaubt, Anfang der Siebziger hätten einzig Hondas CB 750 Four oder Kawasakis Z 900

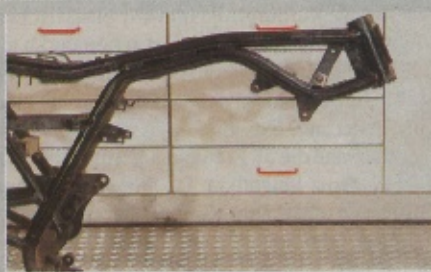
die Big-Bike-Epoche eingeläutet, irrt gewaltig. Die Italiener mischten kräftig mit. In Breganze stellte Laverda schon 1966 einen großen Twin mit zunächst 650 Kubik fertig und präsentierte ihn auf der Londoner Motorradmesse. Italienische Marken waren damals in Deutschland sehr schwach oder überhaupt nicht vertreten, während die Japaner ganz richtig erkannt hatten, daß nennenswerte Absatzzahlen nur mit einem großflächigen Händlernetz machbar wären. Sie schufen sich damit einen gewaltigen Vorsprung, der bis heute anhält.

Aus der 650 entstanden, präsentierte Moto Laverda dann Ende 1968 die 750 GT, eine zwei-

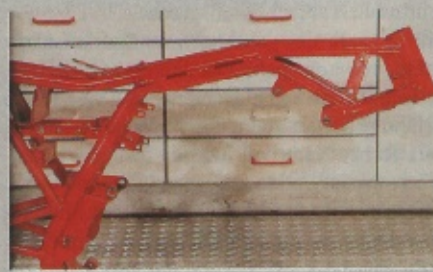
sitzige Tourenmaschine mit einem gewaltigen Paralleltwin ganz nach – nein, eben nicht nach englischem Vorbild! Wer sich die Triebwerke der Honda CB 72 oder auch CB 77 mal genauer anschaut, dem wird schnell klar, wo Laverda „abkupferte“. Wie auch immer, der Motor wies mit seinem horizontal geteilten Gehäuse ein durchaus modernes Konzept auf. Der kurzhubige Paralleltwin (Bohrung x Hub 80 x 74 mm) ließ ein ordentliches Drehmoment bei moderater Kolbengeschwindigkeit erwarten. Und tatsächlich: Sie betrug bei der Höchst-drehzahl von 6500 U/min nur 16 m/sec, das Drehmoment erreichte 6,9 mkp bei 5500 Um-



Rahmenkunde: GT-Modell bis Anfang 1970 mit gebogenem Rohr über dem Schwingenlager



SF-Modelle ab 1971 mit geradem Rohr und durchgehenden „Unterzügen“ am Lenkkopf



S-Modell: Am Steuerkopf wie GT, hinten wie SF. Rote Rahmen gab's übrigens ab Werk nie!

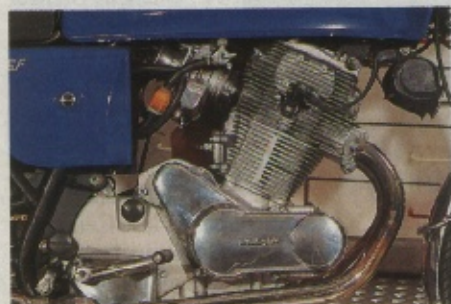
drehungen. Schon bei 3000 Touren standen 5,5 mhp zur Verfügung. Die Leistung des Motors wurde zumeist mit 48 DIN-PS am Hinterrad angegeben; die verschiedenen Angaben schwanken jedoch von 60 SAE-PS bis zu 42 DIN-PS. Das war damals bei Importmotorrädern durchaus nicht ungewöhnlich, anscheinend kam jeder Prüfer zu anderen Ergebnissen. Kurbelwelle, Nockenwelle und Getriebe waren wälzgelagert. Eine Zahnradpumpe mit nur sechs Millimeter breiten Flanken übernahm die Ölversorgung. Einen Ölfilter suchte man vergeblich, ein grobes Sieb mußte genügen. Auf der rechten Motorseite montierten die Breganzner vorn die von einem Keilriemen angetriebene Lichtmaschine. Hinter dem Zylinderblock fand sich, ebenfalls rechts, der Anlasser, der über Kette den Freilauf auf der Kurbelwelle ansteuerte. Die gesamte Elektrik bis auf den Anlasser (den Nippon Denso aus Japan anlieferte) stammte übrigens von Bosch, anscheinend trauten selbst die Italiener Magneti Marelli nicht so ganz, vielleicht war auch der Preis ausschlaggebend. Auf dem linken Kurbelwellenstumpf saß das Zahnrad des Primärtriebs, der als Triplexkette zur Ölbadkupplung ausgelegt war. Ebenfalls links war das



**Glückliche Streife:** Auch Polizisten durften High-Tech aus Breganze fahren – oben die GTL des Jahres 1973. Rechts eine 750 S von 1971 mit ihrem charakteristischen Buckeltank



**Praktisch das Laverda-Standardmodell:** eine 750 SF, Baujahr 1974. Die vordere Scheibenbremse in Verbindung mit der hinteren Trommel weist sie als SF 2 aus. Oben eine GT in US-Ausführung



**Schmerzliche Wahrheit:** Die Ähnlichkeit mit Hondas CB 72 läßt sich nicht verleugnen

Ölpumpenrad zu finden, das auch die Unterbrecher steuerte. Das Fünfganggetriebe galt von Anfang an als äußerst robust und problemlos. Der Nockenwellenantrieb erfolgte über eine Duplexkette von der Mitte der Kurbelwelle aus zwischen den Zylindern auf die zweigeteilte Nockenwelle im Kopf. Dort steuerten Kipphebel mit Einstellschrauben die Ventile. An der Rückseite des Zylinderblocks saß der Steuerkettenspanner. Die Gemischaufbereitung übernahmen beim GT-Modell zwei 29er Dell'Orto-Flachschiebervergaser mit Luftfilter.

## Feines Fahrwerk

Wenn die Laverda-Ingenieure beim Motorlayout noch abgekupfert haben mögen, so gaben sie sich beim Rahmenbau umso origineller. Motorunterzüge sucht man bei den 750er Laverda vergeblich, die Italiener schufen einen ganz besonderen Rückgratrohrrahmen. Dazu verwendeten sie, wie bei herkömmlichen Konzepten, ebenfalls vier Rohre, die beiden „Unterzüge“ wurden aber über den Motor verlegt

und dort kunstvoll mit den beiden oberen Rohren verschweißt. Das Triebwerk selbst wirkte dabei als tragendes Element. Herausgekommen war eine äußerst steife Konstruktion: Insider berichten von Rahmen, die selbst relativ

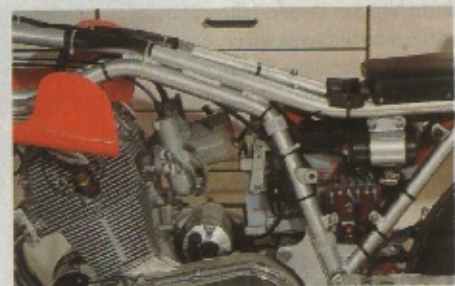


**Muß sein:** An eine sportliche Laverda gehören einfach Dell'Ortos mit offenen Ansaugtrichtern

schwere Frontalunfälle völlig intakt überstanden haben. Hinten arbeitete eine herkömmliche Schwinge mit zwei Ceriani-Federbeinen mehr schlecht als recht, sie wurden schon früher oft gegen Konis ausgetauscht. Eine 35-mm-Gabel, ebenfalls aus dem Hause Ceriani, sorgte für die Führung des Vorderrades. Die Laverda-Gemeinde brachte ihr mehr Hochachtung entgegen als den Federbeinen und lobte die hohe Verwindungssteifigkeit und das gute Handling. Gebremst wurde vorne mit einer belüfteten Grimeca-Duplextrommel, hinten fand sich eine Simplexanlage des selben Herstellers. Diese Bremsanlage „paßte“ damals zur Maschine und wurde durchweg als gut bewertet.

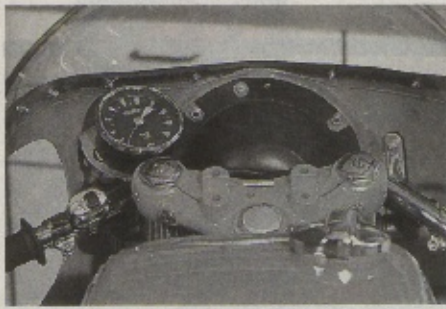
## Die 750er-Modellreihe

Das GT-Modell wurde wie beschrieben von Ende 1968 bis 1971 angeboten. Der ebenso seltene Tourer GTL kam von 1973 bis 1974 auf den Markt. Sowohl GT als auch GTL waren bei uns nicht gerade beliebt, das wenig sportliche Design kam nicht so richtig an. Ganz ähnlich verhielt es sich ja übrigens mit Ducatis



**Die ersten SFC hatten einen verstärkten Rahmen aus der SF. Später kam ein abgesenktes Heck**

GT-Modellen. Laverda konnte beide Typen aber sehr gut in Amerika oder auch England verkaufen, außerdem ging eine beträchtliche Stückzahl der GTL an die Polizei und an andere Behörden. Schon 1970 bis 1971 stellte Laverda mit der einsitzigen 750 S („S“ wie *Sportivo*) dem Tourenmodell eine Sportausführung zur Seite. Technisch hatte sich zur GT kaum etwas verändert, charakteristisch waren der Buckeltank mit seinen Gummikniepolstern, ein sportlich nied-



**Spartanischer Renner:** Der Drehzahlmesser muß reichen – selbst in der Zivilversion der SFC



**Britische Herrlichkeit:** Smiths-Instrumente, leider nur an GT, S und frühen SF gebaut



**Diktat des Rotstifts:** Ab Mitte 1971 kamen Nippon Denso-Uhren serienmäßig zum Einsatz

riger Lenker und die damals obligatorische Höckersitzbank. Wie beim Tourer stammten die Räder von Borrani, die Bremsen von Grimeca. Erst die letzten S-Modelle erhielten dann eine im eigenen Haus entworfene Bremse. Diese sogenannte „erste“ Laverda-Trommelbremse in Duplexausführung war deutlich wirkungsvoller als das später gebaute Modell. Zuerst wurden beide Bremshebel von einem einzigen Bowdenzug betätigt und synchronisierten sich dadurch praktisch selbst. Bei der zweiten Ausführung (ab SF 1 und späte 1972er SFC-Modelle) mußte die Einstellung an einem Verbindungsgestänge vorgenommen werden, in der Praxis ließ deshalb oft die Bremswirkung wegen falscher Justierung zu wünschen übrig. Den S-Modellen spendierten die Laverda-Entwickler 30-Millimeter-Vergaser aus dem Haus Dell'Orto mit offenen Ansaugtrichtern.

1971 wurde die SF-Baureihe präsentiert. Das neue Kürzel stand für *Sportivo Freni*, wobei Freni nichts anderes als „Bremse“ bedeutet. Nur die ersten Exemplare verfügten noch über die bisher verwendeten, wunderschönen Smiths-Instrumente. Dann kam wahrscheinlich der Rotstift zum Einsatz, und man montierte Nippon Denso-Uhren. Die Maschine war optisch noch etwas sportlicher geraten und galt schon bald als das Standardmodell in Breganze. Sie hatte einen flacheren Tank, ein rundes statt dem bisherigen eckigen Rücklicht und wurde wahlweise ein- oder zweisitzig ausgeliefert. Das Werk gab nun 52 PS an.

Bis jetzt sprechen wir übrigens immer noch vom sogenannten „kleinen“ Motor. Mit dem SF1-Modell (62 PS) des Jahres 1973 bekam

das Triebwerk größere Ventile und auch 36er Dell'Ortos, außerdem eine geänderte Auspuffanlage. Leider saß jetzt unter dem Motor ein riesiges Interferenz-Querrohr, das in Kurven schon sehr früh aufsetzte. Insider sprechen vom „großen“ Motor. Endlich kam die Maschine ab Werk mit Blinkern, bisher mußte der jeweilige Importeur die Fahrzeuge in Deutschland nachrüsten. Ansonsten hatte die SF 1 nur leichte Retuschen zu bieten; die Lenkerschalter lieferte jetzt Lucas und die eiförmige Lampe wich einem CEV-Scheinwerfer.



**Gefährliche Unart:** Das dicke Interferenzrohr unter dem Motor begrenzt die Schräglage...



...allzu sehr. Da helfen nur solide gemachte Eigenkonstruktionen wie hier im Bild gezeigt

Schon ein Jahr später präsentierte Laverda die 65 PS starke SF 2. Sie wurde prinzipiell zweiseitig ausgeliefert und hatte vorn zuerst eine einzelne Brembo-Scheibe und die 35er Ceriani-Gabel, später eine 38er Gabel mit Zweischeibenbremse. Hinten blieb alles beim Alten. Die Lenkerschalter stammten nun von Nippon Denso. Die SF 2 wurde bis 1976 gebaut, dann folgte als letztes Modell dieser Baureihe die SF 3 mit ebenfalls 65 PS, die bis Ende 1977 im Programm blieb. Technisch entsprach sie der SF 2, hatte aber jetzt auch hinten eine Brems Scheibe mit Brembo-Sattel. Die Zweimannsitzbank folgte „modernen“ Linien und kam nicht ohne den damals unvermeidlichen Kunststoffbürzel hinter der Sitzfläche aus. Als wichtigste Änderung aber galt die Einführung von

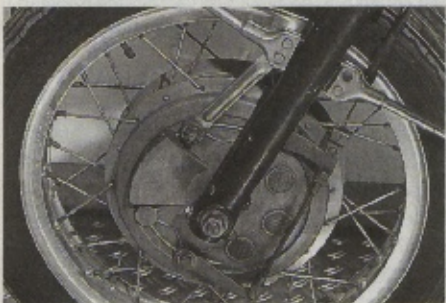
Leichtmetallgubradern – vorbei war's mit den schönen Borrani!

## Die Legende: 750 SFC

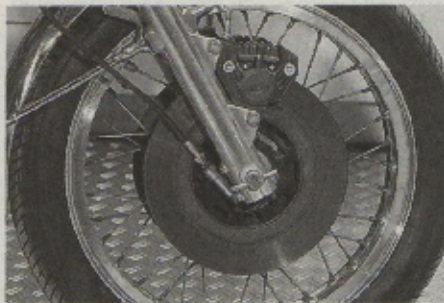
Erfolge im Rennsport entsprechend zu vermarkten, galt schon immer als eine der Stärken italienischer Motorradbauer. Was Ducati später mit der 750 SS machte, konnte man im Hause Laverda natürlich schon lange! So erschien 1971 mit der 750 SFC der Production-Racer für Langstreckenrennen; das „C“ stand natür-

lich für *Competizione*. Die erste Maschine tauchte 1971 beim 24-Stunden-Rennen von Oss in den Niederlanden auf. Bullige 70 PS, knalliges Orange, eine recht formschöne Halbschale und die Höckersitzbank charakterisierten die Maschine eindeutig als Pistenabkömmling.

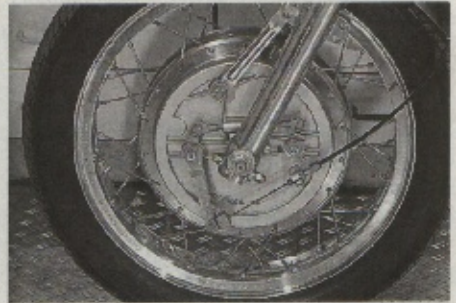
Angewidert dachte Laverda nie an eine Serienproduktion, aber das kennen wir ja schon von Ducati... Die SFC gewann jedenfalls das Rennen und schon bald danach konnte jeder so eine Maschine kaufen. 70 PS bei 7200 Umdrehungen und 210 Kilogramm Fahrge wicht markierten die Eckwerte. Die ersten 176 Fahrzeuge wurden mit 36er Amal-Concentric-Mk 1-Vergasern ausgestattet. Vorn und hinten verzögerten die hauseigenen Trommelbremsen. Der verzinkte Rahmen stammte vom SF-Modell und erhielt an den Schwingenlagern Blechverstärkungen. Nur die allerersten SFC besaßen einen Alutank, danach wurde in der Serie GFK verwendet. Ein Zündschloß suchte man an dem Renner vergeblich: Der Kippschalter im linken Seitendeckel übernahm seine Funktion. Immerhin gab's eine ro-



**Erste Wahl:** Die Grimeca-Duplexbremse im Vorderrad gilt noch heute als hervorragend



**Moderne Zeiten:** Auch nicht schlecht, aber nichts für Puristen: die 280-mm-Scheiben.



**Da schweigt des Sängers Höflichkeit:** hauseigene Laverda-Trommel der „neuen“ Serie



te Kontrollleuchte! Man unterscheidet drei Serien des nur in Orange erhältlichen Production-Racers, die mit 5000er-, 8000er- und 11.000er-Rahmennummern beginnen. 167 Exemplare der ersten Serie wurden zwischen 1971 und 1973 gebaut.

Ab 1974 gab's das Rennmotorrad mit eigenem SFC-Rahmen, der im Heckbereich deutlich abgesenkt (zirka 40 Millimeter) und im Vergaserbereich ausgebuchet wurde. Die Gemischaufbereitung übernahmen 36er Dell'Orto der PHB-Serie ohne Beschleunigerpumpen. Mondial-Kolben mit höherem Dom steigerten die Verdichtung auf 9,8:1, eine leichtere Pleuelwelle und polierte Pleuel taten ein Übriges, trotzdem blieb die Leistungsangabe bei 70 PS, jetzt bei 7500 U/min. Die Ceriani-Gabelstandrohre waren auf 38 Millimeter angewachsen. Wichtigste Neuerung aber: die 280-mm-Scheibenbremsanlage von Brembo. Vorne verzögerten zwei, hinten eine Scheibe den Renner aus Breganze. Endlich konnte aufgrund des geänderten Hauptständers eine Zwei-in-eins-Auspuffanlage montiert werden. Die Auflage der 74er SFC erreichte 222 Stück.

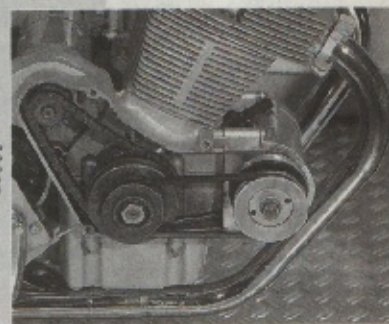
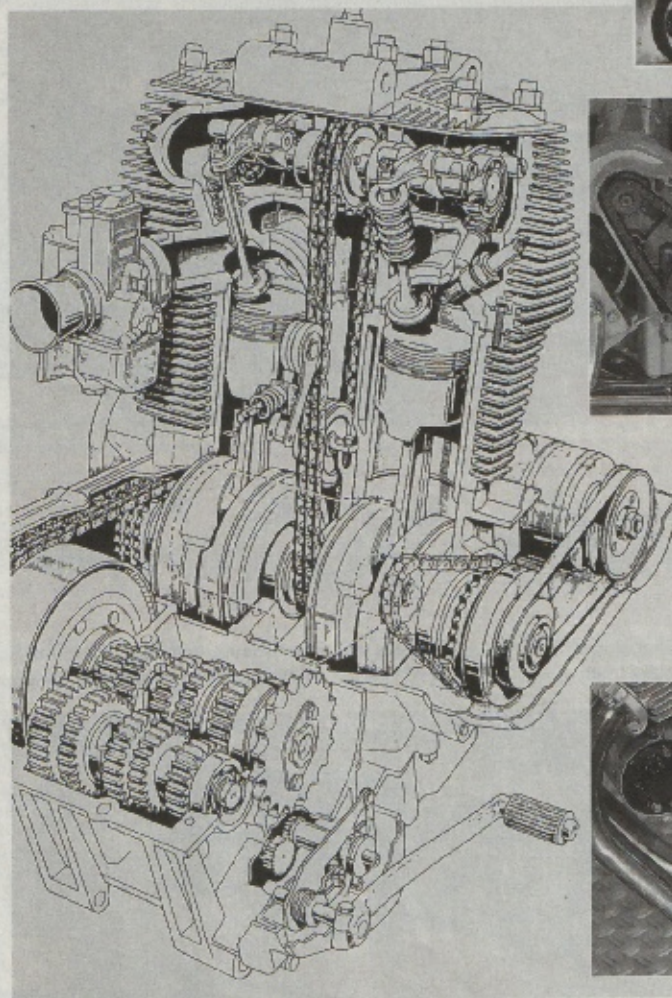
Es folgte das *Electronica*-Modell, insgesamt 160 Maschinen, gebaut in den Jahren 1975 und 1976. Sie waren mit einer elektronischen Bosch-Zündanlage bestückt und nur diese SFC-Baureihe wurde mit Ölkühler geliefert. Er sorgte für einen gesünderen Temperaturhaushalt, denn die Verdichtung war auf 10,5:1 gestiegen, die Motorleistung auf 75 PS. Die Pleuelwelle mußte für den Zündgeber links verlängert werden, das linke Motorgehäuse bestand jetzt aus Magnesium und wies einen anders geformten Zündungsdeckel auf. Der Zylinderkopf hatte nun einen Aluminium-Brennraum, zuvor waren Graugußkalotten in die Köpfe eingegossen worden. Zudem standen die Zündkerzen in einem deutlich flacheren Winkel und saßen so zentraler im Brennraum.

Rahmen und Bremsen stammten unverändert aus der 1974er SFC. Die letzten 30 Maschinen der *Electronica* erhielten Gußräder. Weitere sinnvolle Leistungssteigerungen erschienen nicht mehr möglich, längst hatte die vierzylindrige Konkurrenz die Herrschaft bei den Langstreckenrennen übernommen.

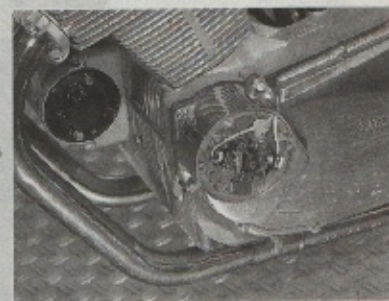
Einen ausführlichen Bericht nur über die SFC-Baureihe finden Sie übrigens in **OLDTIMER-MARKT 5/97**.

## Technik mit Tücken?

„Tücken? Überhaupt nicht, der 750er Laverda-Twin ist einer der einfachsten und unkompliziertesten Motoren überhaupt!“ so Andy Wagner, Inhaber des Laverda Racing Team Konstanz, als wir ihn nach Problemen, Tricks und



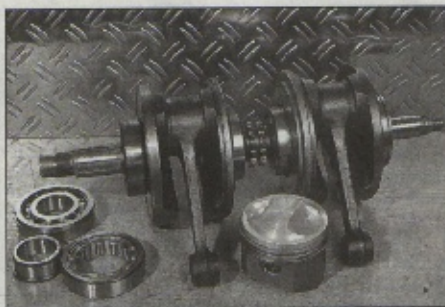
Offengelegt: Unter dem rechten Seitendeckel sind Lichtmaschinen- und Anlassertrieb zu erkennen. Die beiden Unterbrecherkontakte (unten) sollten durch eine Elektronikzündung ersetzt werden



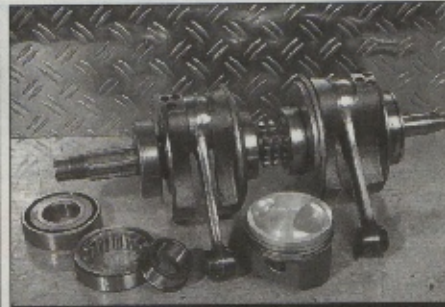
Kniffen rund um die Laverda-Twins befragten. Für das Triebwerk werden keine Spezialwerkzeuge benötigt: „Mit einer Standardausrüstung, ergänzt durch ein paar leicht anzufertigende Werkzeuge, läßt sich alles machen“. Allerdings haben auch die Motoren aus Breganze so ihre Eigenheiten. Da der Ölfilter fehlt, muß

kette ohnehin im Ölsumpf und wird gut geschmiert“, stellt der Laverda-Schrauber energisch klar. „Die Bohrung sollte verschlossen werden, es sind nur Vorteile zu erwarten.“ Wer seinem Triebwerk Gutes tun will, der sollte den Einbau der SFC-Pumpe mit Neun-Millimeter-Zahnradern erwägen. Die Pleuelwellen sind sehr robust,

Probleme kann es höchstens mit dem linken Rillenkugellager der Motoren bis Baujahr 1972 geben. Ab 1973 wurden standfeste Rollenlager verwendet. Alle Teile sind noch erhältlich und zudem relativ preiswert. Wenn die Pleuel erneuert werden müssen, stehen heute geschmiedete



Massig: Rund 15 Kilo wiegt die SF-Kurbelwelle. Ein Rollenlager mit Messingkäfig auf der...



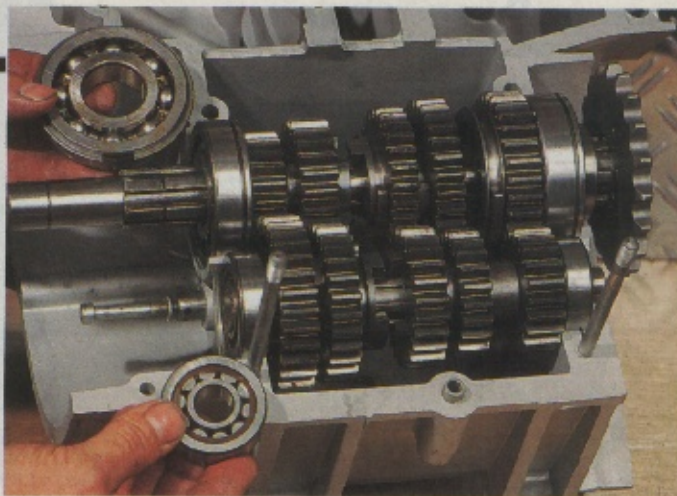
...Abtriebsseite ist genauso zu empfehlen wie beim zwei Kilo leichteren SFC-Kurbeltrieb

der Schmierstoff wirklich alle 2500 Kilometer gewechselt werden. Zum Thema Schmierung kommt von Andy Wagner gleich der erste Tip: Die Zahnräder der Ölpumpe sind mit ihren sechs Millimeter schmalen Flanken recht schwach dimensioniert. Außerdem ist ein echter Konstruktionsfehler eingebaut: Eine kleine Bohrung im Pumpengehäuse soll Öl direkt auf die Primärkette spritzen. „Unsinnig! Erstens haben wir damit schon den ersten Druckverlust direkt an der Pumpe, zweitens läuft die Primär-

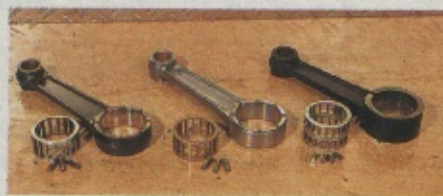
Nachfertigungen von Asso zur Verfügung, ein Satz mit Bolzen und Ringen für beide Zylinder kostet 749 Mark. Eine billigere Variante mit gegossenen Pleueln gibt's schon für 495 Mark. Pleuelwellen werden bei Abnutzung geschliffen und nitriert. Im Gegensatz zu den Amal-Vergasern sind Teile für die Dell'Orto-Gasfabriken problemlos zu bekommen. Auch das Getriebe zeigt sich meist von seiner guten Seite. Aber gelegentlich treten doch Schäden am Pleuelwellenrad des fünften Gangs auf.



An sich ist das Getriebe problemlos. Wer allerdings eine Schaltbox mit defektem fünften Gang besitzt, hat Pech gehabt. Bald gibt's in Konstanz nachgefertigte Räder



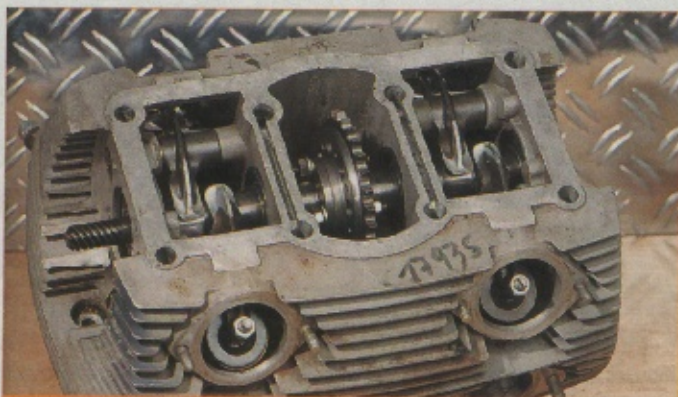
Schwachpunkt Ölpumpe: Besser sind SFC-Räder (Mitte) oder Spezialanfertigungen (rechts)



Leichtes Werksrenn-Pleuel, poliertes SFC-Pleuel, SF-Pleuel mit zweitellem Lagerkäfig (von links)

Die Nachfertigung dieses Teils hat Andy Wagner bereits in Auftrag gegeben. Auch die Triplexkette des Primärtriebs ist nicht mehr erhältlich. Wagner weiß pragmatischen Rat: „Wir ersetzen sie durch zwei Einzelketten aus dem 1000er-Dreizylinder, dort halten sie 95 PS aus“. Die mittlere Verzahnung bleibt dann einfach frei.

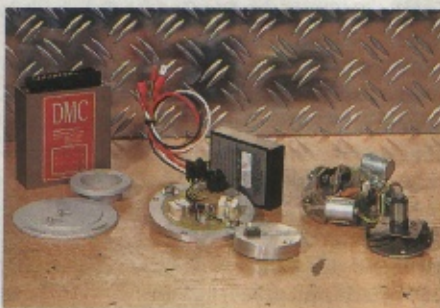
Auch im Zylinderkopf sind eigentlich keine größeren Schwierigkeiten zu erwarten. Ventile gibt's noch, die Sitze können in der Graugußkalotte des Brennraums nachgefräst werden. Höchstens beim SFC-Kopf der *Electronica* muß manchmal ein Sitzring nachgefertigt werden. Bleifreiumbau ist kein Problem, und auch die Nockenwellenlager lassen sich ohne großen Aufwand tauschen. „Null Problemo also rund um den Motor“, versichert uns Andy Wagner. Die Elektrik gilt als ähnlich pflegeleicht – was nicht mehr bei Bosch neu zu bekommen ist, können Fachbetriebe instandsetzen. Die Kontaktzündung sollte allerdings gegen eine Nachrüstanlage gewechselt werden. Bei bis zu 40 Grad Frühzündung könnte ein weiteres Verstellen des Zündzeitpunkts fatale Folgen haben. In Konstanz hält man zwei Alternativen bereit: Zum einen die englische Boyer-Zündung für zirka 520 Mark, wer's etwas rennmäßiger haben will, dem bietet Wagner eine Kennfeldanlage mit 15 einstellbaren Zündkurven zu 670 Mark. Die restliche Technik der Maschinen ist schnell beschrieben: „Unproblematisch!“ Rahmen, Bremsen und Fahrwerkskomponenten bergen keine Geheimnisse; die Verschleißteile sind lieferbar.



Wegen Ölmenge kann es schon mal zu Zylinderkopfschäden kommen. Aber die Reparatur birgt dank guter Teileversorgung keine Probleme

wa 6000 Mark fündig werden. Die bei uns sehr seltene GT liegt bei 6000 bis 7000 Mark, die etwas häufiger vertretene GTL gibt's noch billiger. Bleibt noch das S-Modell: In gutem Zustand werden dafür 6000 bis 7000 Mark aufgerufen.

Wenn möglich, sollten Sie sich immer für eine komplette Maschine entscheiden. Zwar ist der Aufbau aus Einzelteilen prinzipiell machbar, trotzdem kann die Teilesuche leicht zur Odyssee werden. Falls Sie das vorhaben, sollten Sie den einen oder anderen Besuch italienischer Teilemärkte einplanen. Einige Teile wie Schutzbleche, Kettenschutz oder Lampenhalter gibt's nicht so einfach neu zu kaufen. Die Sache kann schnell ins Geld gehen! Nehmen Sie bei kom-



Die bessere Wahl: DMC-Kennfeldzündung (links) oder Boyer-Elektronik statt Kontakten (rechts)



Filigran: zweigelte Nockenwellen. Achtung: Die SF-Baureihe umfaßt sieben verschiedene Profile

pletten Maschinen unbedingt den Tank und die Sitzbank ab: Was sie dort vorfinden, läßt oft auf den gesamten Pflegezustand schließen.

Der Motor muß problemlos starten und ohne auffällige mechanische Geräusche laufen. Machen Sie eine ausgiebige Probefahrt und achten Sie auf das Getriebe, vor allem im fünften Gang. Wenn der Motor bei niedrigen Drehzahlen bockig läuft, stimmt meist der Zündzeitpunkt nicht (Klingeln) oder die Vergaser müssen synchronisiert werden. Andy Wagner macht das auf einem Prüfstand mit Lambda-Sondenmessung. Gerade bei den Dell'Ortos kann das zum Geduldsspiel werden, denn oft haben Vorbesitzer Düsen und Nadeln getauscht und nichts stimmt mehr. Dann heißt es ruhig bleiben, denn irgendwann findet man schon die passende Nadel, es sind ja nur 50 (!) verschiedene Ausführungen erhältlich... Und sollte nach der Probefahrt Ihr linkes Handgelenk leicht schmerzen, dann müssen Sie noch etwas trainieren. Die Kupplung der 750er Laverdas geht nun mal nicht ganz so leicht wie bei neomodischen Japanern üblich!

## Die Adresse

Laverda Racing Team Konstanz  
Andy Wagner  
Tel. 07531-61198  
Fax 07531-53737

## Kaufberatung

Haben Sie Lust auf einen Big-Twin aus dem Hause Laverda bekommen? Rund 19.000 Maschinen wurden seinerzeit gebaut. Noch sind die Preise nicht allzu abgehoben und so manches Schnäppchen ist möglich. Viele Laverda-Fans träumen natürlich von einer SFC: Gute Exemplare liegen bei rund 20.000 Mark und aufwärts, es gibt aber manchmal auch deutlich günstigere Angebote. Sehr oft findet man den Production-Racer allerdings nicht angeboten, obwohl Andy Wagner momentan von drei Maschinen weiß, die zu haben sind. Es geht natürlich auch wesentlich preiswerter, zum Beispiel mit einem Modell aus der am häufigsten gebauten SF-Reihe. Hier kann man schon für et-

Text: Heinz Stahl

Fotos: Heinz Stahl, Winni Scheibe