



# Prima Donna

**ALLTAGSTAUGLICHKEIT** Vorhanden und zweifellos höher als bei vielen anderen Italo-Bikes jener Ära

**SCHRAUBERFREUNDLICHKEIT** Hoch dank guter Qualität, horizontal geteilten Gehäuses und kaum nötiger Spezialwerkzeuge

**TEILEVERSORGUNG** Technik weitgehend unproblematisch, Anbauteile wie Tank und Seitendeckel werden knapp

Wenn sich der Qualitätsanspruch eines Landmaschinenherstellers mit italienischer Design-Eleganz paart, entsteht Besonderes - wie die großen Laverda-Twins ab den späten Sechzigern. Zeigen sie 50 Jahre später erste Altersgebrechen?

Das böse Wort Kopie wäre unangemessen. Sagen wir lieber, der junge Generaldirektor Massimo Laverda ließ sich von einer 350er Honda Hawk inspirieren, als er 1964 beschloss, die bei 100 Kubik endende Modellpalette um eine große Maschine zu erweitern. Der Idee lag die visionäre Erkenntnis zugrunde, dass sich das Motorrad vom anspruchslosen Alltagsmuli zum sportlichen Freizeitgerät wandeln würde.

Die Honda war Laverda im Rahmen einer USA-Reise aufgefallen. Nach seiner Rückkehr orderte er ein Exemplar in der nahen Schweiz und erteilte dem Technischen Direktor Luciano Zen den Auftrag, die Nipponvorlage auf 650 Kubik hochzukalibrieren. Der ging an das Thema mit demselben Qualitätsanspruch heran, den er bei Landmaschinen

verinnerlicht hatte, die das Hauptstandbein der 1873 gegründeten Firma darstellten. Zwölf Monate später absolvierte der Twin erste Prüfstandläufe und leistete schließlich solide 50 PS. Gegen Jahresende war auch das Fahrwerk fertiggestellt, wobei Massimo Laverda darauf bestanden hatte, nur beste Zulieferkomponenten zu verwenden. So steuerte Ceriani die Federelemente bei und Bosch die Elektrik.

Im November 1966 war es soweit, die erste Laverda 650 stand im Rampenlicht auf der London Motor Show. In den Reaktionen von Publikum und Presse mischten sich Begeisterung mit Skepsis. Letztere resultierte aus der Frage, ob Laverda dieses Motorrad überhaupt in Serie bauen würde. Und tatsächlich schien das Jahr 1967 den Zweiflern recht zu geben, denn anstatt die Serie anzuschieben, nahm Luciano Zen nochmals massive Eingriffe vor. Die Kurbelwelle des Prototyps mit 180 Grad Hubzapfenversatz ersetzte er durch eine Gleichläuferwelle, und die zuvor recht britische Optik wurde auf italie-

schieben, nahm Luciano Zen nochmals massive Eingriffe vor. Die Kurbelwelle des Prototyps mit 180 Grad Hubzapfenversatz ersetzte er durch eine Gleichläuferwelle, und die zuvor recht britische Optik wurde auf italie-



In jeder Hinsicht ein Dauerläufer: Rund 18.000 Twins baute Laverda zwischen 1968 und 1977

## ALLGEMEINES



- 1 Für Sammler wichtig: Stimmt die linksseitig am Motorgehäuse eingeschlagene Nummer nicht mit...
- 2 ...jener auf der linken Schwingenaufnahme überein, handelt es sich um ein Tauschtriebwerk
- 3 Standardprogramm: Hat ein Sturz Spuren an Lenkanschlägen oder Gabelbrücke hinterlassen?
- 4 Vermurkte Schrauben, Hebelspuren an Dichtflächen und Dichtmassewürste sind Warnsignale



5 Zangen-Bissporen an den Gabelkappen beweisen: Hier war ein Grobschlosser am Werk



6 Schau rein: Lange Standzellen und moderner Kraftstoff sorgen für Korrosion im Tankinnern



7 Abgelatschte Bremspedale und verschlissene Rastengummis deuten auf hohe Laufleistungen hin



8 Die kernigen Vibrationen können den Schutzblechen und Haltern zusetzen. Gelockerte...



9 ...Motorhaltebolzen machen aus den übrigen Schwingungen fast unerträgliches Geschüttel



10 Nach über 40 Jahren gammeln auch die besten Auspufftöpfe, meist beginnt es an Halter und Prägung



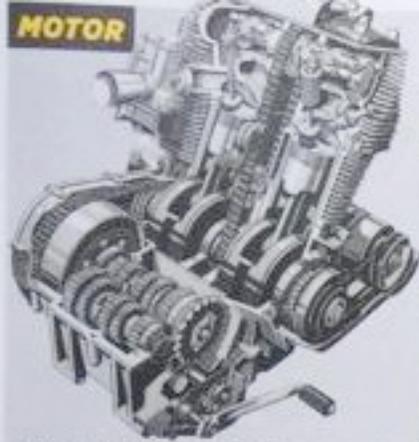
11 Genial einfach: Der Tank wird nur von einem Gummistraps gehalten. Dessen Haken scheuert...



12 ...allerdings mit der Zeit den Sitzbankbezug vorn durch. Ebenfalls oft mald: der Batteriehaltergummi



13 Deutsches Flair: früher Twin mit Bosch-Lampe - oft inklusive zündschlossbedingter Aussetzer



Das horizontal geteilte Motorgehäuse macht Arbeiten am Twin so angenehm einfach



Blaue Krümmer? Eine strenge Gashand oder verstellte Zündung sind meist Ursache der Anlauffarben



Gibt Bonuspunkte im Käuferheft: Der Umbau auf Elektronikzündung ist üblich und sehr sinnvoll



Langlebige Lösung: Statt Gleitschienen verbaute Laverda eine Spannrolle – die freilich ebenfalls verschleißt



Standardprogramm: der Umbau auf die verbesserte Ölpumpe mit breiteren Rädern



In den Ölschleuderblechen setzen sich Schwabstoffe ab – die irgendwann den Ölkanal zu den Pleueln verstopfen



Geringer Öldruck bei Standgas und hohe Laufleistungen setzen Nocken und Kipphebeln zu



Keine Engpässe: AT-Kolben sind in diversen Qualitätsstufen und Übermaßen verfügbar

Aufwendig: Alukopf mit eingegossenen Brennraumklotzen aus Stahl



Dichten selbst mit klappernden Schiebern noch zuverlässig ab: Für die Dell'Orto gibt es nur noch Dichtsätze

nischen Chic getrimmt. Der spätere US-Importeur Jack McCormack regte zudem eine Hubraumvergrößerung auf 750 Kubik an.

**Zwar tröpfelten ab Mai 1968** auch ein paar Dutzend technisch identische 650er parallel vom Band (die heute gesuchte Sammlerstücke sind), das Gros der Kunden griff zur 50 PS starken 750er. Ende des Jahres begab sich Zen auf Leistungssuche und mobilisierte über höher verdichtende Kolben, bessere Ansaugstutzen und optimierte Nockenwellen zehn Pferde, die ab 1969 als 750S zum Kunden kamen. Schon ein Jahr

später wurde die S von der 750SF abgelöst, was für Super Freni stand und auf die neue Duplexbremse im Vorderrad hinwies, die nach einem Laverda-Patent mit Kniehebeln statt Nocken arbeitete und inhäusig gebaut wurde. Zur größten Modellpflege kam es 1973 mit Einführung des „großen“ Motors, bei dem freilich nur Ventile und Vergaser (36er statt 30er) gewachsen waren. Aus dieser SF1 wurde 1974 die SF2 (mit Brembo-Doppelscheibe vorn) und schließlich die nur wenig gebaute SF3 mit Gussrädern und Scheibe hinten. Nach rund 19.000 Exemplaren lief die Baureihe 1977 aus.

Wie gut die eleganten Landmaschinen auf Breganze gealtert sind, fragten wir Laverda-Urgestein Roger Viehl, Inhaber der Firma Orange Cycle Team in Dom-Esch (siehe Der Spezialist).

**ALLGEMEINES**

„Interessanten sollten sich nicht von zornigem Lack blenden lassen“, lautet Rogis erste Warnung. „Im Gegensatz etwa zu Kniehebeln-Ducs sind die meisten Laverdastramm gefahren worden, neuer Lack ist daher oft Make-Up, das den wahren Zustand verschleiern soll“, warnt er.

„An Details wie gut verlegten Bowdenzügen und Kabeln kann man ablesen, wie genau es der Anbieter mit Wartung und Pflege genommen hat.“ Ist der erste Eindruck gut, geht es in die Details: Sind Fahrgestell- und Motornummer identisch? Zeigen die Lenkschläge Sturzspuren? Ist der Tank innen vergammelt? Hat sich die Sitzbank am hinteren Tankende durchgescheuert? Offenbaren sich unter dem Möbel fliegende Verdrähtungen oder eingerissene Schutzblechhalter (auch vorn ein Thema)? Und passt die Abnutzung am Fußbremshebel zur angegebenen Laufleistung?

**MOTOR UND ANTRIEB**

Auch bei der Antriebseinheit ist der äußere Eindruck aufschlussreich, vermurkste Schrauben oder Hebelspuren an den Dichtflächen sind Warnsignale. „Wie übrigens auch der massive Einsatz von Dichtmasse. Die ist bei einem intakten Motor unnötig. Schlimmstenfalls gerät das Zeug innen in den Ölkreislauf und verstopft Bohrungen“, macht Roger aus seiner Abneigung gegen Hylomar & Co. keinen Hehl. Bonuspunkte gibt es hingegen für nachgerüstete Elektro-



»Das Problem beim Laverda-Twin ist: Selbst völlig verschlissene Motoren sind oft noch mechanisch leise und wirken gut bei Kräften«

Roger Viehl

100.000 Kilometer“, so Roger Viehl. Feinfilter-Nachrüstungen wurden bereits gemacht, sind aber alles andere als banal.

„Heute zeigt das Gros der Motoren, die wir auf die Werkbank bekommen, aber andere Probleme, nämlich fortgeschrittenen Verschleiß an allen Bauteilen aufgrund hoher Kilometerleistung“, betont Piet Herrmann. Das Perfide daran: „Die meisten Triebwerke laufen bis zum Schluss noch passabel und ohne

nikzündungen: „Erstens kontrolliert heute kaum noch einer die Kontakte, und zweitens schlägt der Fliehkraftversteller aus, was zu übermäßiger Frühzündung und schließlich Lötlern in den Kolben führen kann“, ergänzt Piet Herrmann.

Geschlupft wird auch oft beim Ölwechsel, den Laverda alle 2500 Kilometer vorschreibt. Grund: In Breganze hat man auf einen Feinfilter verzichtet und der wälzgelagerten Kurbelwelle stattdessen zwei Ölschleuderbleche verpasst, in deren Nuten sich Feststoffe durch die Zentrifugalkraft absetzen. „Bis die Nuten voll sind und im Endstadium die Ölbohrungen zu den Pleueln verstopfen, dauert es bei korrekter Wartung locker

**ANTRIEB**



Qualitätsbeweis: Der kerbverzahnte stoffgeschützte Kupplungskorb aus Aluminium-Druckguss hält ewig



Die hinterschnittenen Schaltklauen machen Gangwechsel minimal störischer, dafür sitzt die eingelegte Fahrstufe bombensicher



Die Bronze-Gleitbuchsen in den Getrieberädern sollten bei einer großen Motorrevision stets mitgetauscht werden



Langlebig und immer noch verfügbar: Die Rückdämpferelemente in der Hinterradnabe machen nur selten Probleme

**Breganze-Bonn-Connection**

Erster deutscher Laverda-Importeur war seinerzeit Moto Witt bei Köln und Roger Viehl (64) mit seiner 1000er Dreizylinder einer der Kunden. Zusammen mit Moto-Witt-Schrauber Piet Herrmann gründete der Kfz-Meister in den Neunzigern das Orange Cycle Team (OCT). Seit 2000 residieren die Laverda-Spezialisten samt ihrem großen Teilelager in der Eifel oberhalb Bonn in einem alten Bauernhof. Kontakt: Orange Cycle Team, Dom-Esch-Str. 83, 53881 Dom-Esch, Tel. 02251/970752, www.octeam.de



**TECHNISCHE DATEN**

**Laverda 750**

**MOTOR**

**BAUART** Luftgekühlter Viertakt-Reihen-zweizylinder (Paralleltwin), je zwei v-förmig im Kopf hängende Ventile, von obenliegender, kettengetriebener Nockenwelle über Kipphebel betätigt; fünfmal wälzgelagerte Kurbelwelle

**BOHRUNG x HUB** 80 x 74 mm

**HUBRAUM** 743 ccm

**PS BEI U/MIN** 60 PS bei 6900 U/min

**VERDICHTUNG** 9,5:1

**SCHMIERUNG** Nasssumpfschmierung; Zahnradölpumpe

**ZÜNDUNG** Kontaktgesteuerte Batteriezündung

**ANTRIEB** Primärtrieb über Triplexkette; Mehrscheiben-Ölbachkupplung; Fünfganggetriebe; Kette zum Hinterrad

**FAHRWERK**

**RAHMEN** Rückgratrahmen aus Stahlrohren, Motor mittragend

**RADAUFHÄNGUNG** vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, hinten Zweiarmschwinge an Federbeinen

**BREMSEN** S/SF/SF1: vorn und hinten Duplextrommel; SF2: vorn Doppelscheibenbremse; SF3: vorn Doppel-, hinten Einzelscheibe

**REIFEN** vorn 3,25 (SF3: 3,50) x 18, hinten 4,00 x 18

**DATEN & MESSWERTE**

**LEERGEWICHT** ca. 218 kg

**VERBRAUCH** Ø ca. 6l Super/300 km

**VMAX** ca. 190 km/h

**BAUZEIT** 1968 bis 1976

**STÜCKZAHL** ca. 19.000

## ELEKTRIK



Unverfälscht von hoher Qualität: Die Komponenten der Bordelektrik kaufte Laverda zunächst bei Bosch, später bei Nippon Denso...

...und gelegentlich auch bei Lucas ein. Fliegend verlegte Strippen sind ein Garant für Ausfälle durch Vibrationsrisse



Wellnesskur: Der Freilauf des robusten Anlassers benötigt einmal pro Jahr eine Reinigung und frisches Schmiermittel



Unverzichtbarer Teil des Bordwerkzeugs: Die Vibrationen des Twins mindern die Lebensdauer der Leuchtmittel

auffällige Geräusche." Die Kosten einer solchen Überholung summieren sich dann gern mal auf einen hohen vierstelligen Betrag – vorausgesetzt, Grundsätzliches wie Nockenwellen, Kipphebel, Getriebeläder und das Motorgehäuse sind weiterverwendbar. „Eine derartige Überholung beinhaltet den Wechsel aller Verschleißteile, darunter Steuer- und Primärkette, neue Kolben im gehonten Zylinder, eine mit Übermaß-Hubzapfen neu aufgebaute Kurbelwelle, den Tausch der Getriebeläder-Gleitbuchsen und so weiter“, zeigt Roger Viehl den Umfang auf.

**Auch die Motorperipherie** ist meist in die Jahre gekommen. „Vergasergehäuse gibt es schon länger nicht mehr, nur noch Überholsätze“, berichtet er weiter. Zum Glück dichten die Schieber dank ihrer flachen Bauform auch noch ab, wenn sie schon deutliches Spiel haben. Auslassseitig kommt es zu Korrosion an den Schalldämpfern, die zu meist um Halter und Prägungen ansetzt. Taugliche Repros sind immerhin verfügbar.

len gelagerte Gabel stets überzeugte, dürtten sich die viel zu harten Federbeine aus selbsem Haus heute kaum noch in einer Maschine finden.

**Fällt das Motorrad** durch ungebührliche Vibrationen auf, sollten die Motoraufnahmen auf Risse und gelockerte Bolzen kontrolliert werden. Gleiches gilt für die Aufnahmen der Schwinge. Zeigt sie leichtes seitliches Spiel, obwohl alles fest ist, kann das konstruktionsbedingt sein, denn eine Zeitlang verwendete Laverda Silentbuchsen zur Lagerung.

Die haus eigene Super-Freni-Bremse von SF und SF1 ist nach Ansicht der Kenner nur mittelsuper. Auf der Plusseite steht, dass Laverda ihr die Bissigkeit manch anderer Trommel-spezial bei Nässe erfolgreich austrieb, und für flüssiges Landstraßenschwingen ist

## ERSATZTEILPREISE

### Laverda 750 SF

Satz Übermaßkolben (geschmiedet)	12.500 €
Kurbelwellenüberholung	12.500 €
Satz Nockenwellen	12.500 €
Ein-/Auslass-Kipphebel (im Tausch)	12.500 €
Ein-/Auslassventil (groß)	12.500 €
Anlasserfreilauf	12.500 €
Satz Kupplungsscheiben	12.500 €
Elektronikzündung DMC 32	12.500 €
Satz Bremsbacken vorn	12.500 €
Satz Gaszüge	12.500 €
Seitendeckel (neu, GFK)	12.500 €

Orange Cycle Team, [www.octeam.de](http://www.octeam.de), Telefon 0225/970752

Weitere Anbieter finden Sie im Kleinerzeitteil

die Verzögerungsleistung auch ausreichende Zweipersonenbetrieb oder forcierte Gänge bringen den Duplexstopper hingegen zuverlässig ans Limit, stellte Motorrad-Tester Franz Josef Schermer bereits 1973 bei Vorderschleifenrunden enttäuscht fest.

## ELEKTRIK

Die wartungsintensivste Komponente der grundsätzlich soliden Elektrik ist ein mechanisches Bauteil: „Der Anlasserfreilauf sollte einmal pro Jahr ausgebaut, gereinigt und geschmiert werden“, rät Roger künftige Twin-Treibern.

**Ansonsten war Massimo** Laverdas Qualitätsanspruch auch und speziell bei der Fahrzeugelektrik unnachgiebig. Zunächst vertraute er auf Bosch als Zulieferer, später auch auf Nippon Denso. Mitunter finden sich zudem äußerst robust wirkende Lucas-Schalteneinheiten an den Lenkern früherer Exemplare. Allerdings ist auch die beste Elektrik nur so gut wie der tiefbegabteste Stromzieher, der an ihr gebastelt hat. Baumarkt-Quetschverbinder und Stromdrähte sind Warnsignale, fliegend verlegte Kabel Garant für unfreiwillige Zwischenstopps. „Die zerschüttelt es durch die Motorvibrationen“, stellt Piet Herrmann lapidar fest. Wie übrigens auch Rücklichtbirnen und sonstige Instrumente, sofern jemand deren Original-

## FAHRWERK



Der solide und sauber geschweißte Rohrrahmen nimmt den Motor als tragendes Teil auf. Italo-typisch setzt die Fahrwerksgeometrie den Schwerpunkt auf Spurstabilität



Sofern die in wechselbaren Bronzebuchsen geführten Standrohre keinen Rost aufweisen, ist alles okay



Seltener Anblick: In dieser sehr originalen Maschine sind noch die Serien-Federbeine von Ceriani verbaut. Sie gelten als viel zu hart



Schwingen-Spiel kann gewollt (Silentbuchsen) oder ungewollt sein (verschlissene Bronzebuchsen oder Risse an Rahmen oder Bolzen)



Weit über dem damaligen Standard: In Kegelrollenlagern geführte Gabeln fanden sich bei BMW – und Laverda



Optisch top, technisch ein Flop: Die Bremsleistung der Super Freni befriedigt höchstens allein reisende Tourenfahrer ohne Heizer-Ambitionen



Beschädigte oder verzogene Borrani-Felgen rechtfertigen einen heftigen Preisabzug. Es gibt nur noch gebrauchten Ersatz



## CLASSIC-DATA-MARKTWERT

LAVERDA	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
650	1968	14.500 €	10.300 €	7.000 €	4.900 €	2.500 €
750	1968-1969	14.900 €	10.000 €	6.800 €	4.000 €	2.400 €
750 GT	1970-1972	15.500 €	9.100 €	6.700 €	3.600 €	2.400 €
750 S	1970	15.000 €	10.300 €	7.300 €	4.400 €	2.700 €
750 SF	1972-1973	13.300 €	9.000 €	6.400 €	4.000 €	2.300 €
750 SF1	1973-1974	14.000 €	9.600 €	6.900 €	4.100 €	2.500 €
750 SF2	1974-1977	12.400 €	8.500 €	6.100 €	3.700 €	1.900 €
750 SF3	1975-1977	13.000 €	8.700 €	6.300 €	3.900 €	2.000 €
750 GTL	1975-1976	8.500 €	7.200 €	5.100 €	3.100 €	2.000 €

halter mit Gummidämpfung gegen starre Aufnahmen getauscht hat.

## FAZIT

Als vor einem Dutzend Jahren selbst die Tourenversionen der Königswellen-Ducati kometengleich im Preis stiegen, dümpelten solide Zustand-3-Laverda noch unter der 5000-Euro-Marke. Das Problem: Ein geringer Zeitwert bremst auch die Investitionsbereitschaft der Besitzer und drückt damit letztlich auf den Zustand, weil notwendige Wartungs- und Reparaturarbeiten nicht oder

nur halberzig angegangen werden. In Kombination mit meist hoher Kilometerleistung und dem Hang der Motoren, bis zum bitteren Ende wacker zu laufen, macht das den Laverda-Kauf zum Minenfeld. Was tun?

„Als Schrauber würde ich zum nicht fahrbereiten, aber möglichst kompletten Restaurierungsobjekt greifen. So bleibt der Einstandspreis niedrig, und am Ende weiß ich, dass alles Notwendige gemacht wurde“, rät Piet Herrmann und verweist darauf, dass der einfache und logische Aufbau des Antriebs und das hohe Materialniveau Selbermachern

stark entgegenkomme. „Wer nicht selber schrauben kann oder will, sollte nur zugreifen, wenn behauptete Motorinstandsetzungen auch per Rechnungen renommierter Fachbetriebe nachgewiesen werden“, ergänzt Roger Viehl. So oder so: Zum Schnäppchenpreis gibt es den japanisch inspirierten Italo-Schick mit dem teutonischen Qualitätsanspruch nicht mehr.

TEXT Dirk Ramackers  
FOTOS D. Ramackers/Archiv  
[d.ramackers@oldtimer-markt.de](mailto:d.ramackers@oldtimer-markt.de)