

Laverda 750 S

Die Geschichte dieser Laverda von Wolfgang Baumgardt zeigt, daß man eine Menge Arbeit investieren muß, um in den Genuß eines solchen italienischen Traums zu kommen.



Als 15-jähriger Junge sah ich zum ersten Mal eine Laverda 750 S. Ich war von ihrer Erscheinung und ihrem Klang so fasziniert, daß ich mir fest vornahm, als Erwachsener, wenn ich genug Geld hätte, mir solch ein Motorrad zu kaufen. Es sollte exakt 20 Jahre dauern, bis ich mir dieses Versprechen endlich einlöste. Bei einem benachbarten Ducati-Händler sah ich sie dann stehen. Die Begeisterung war, trotz des vergammelten Zustands, genau die gleiche wie damals. Zum Preis von 3.700,- DM erstand ich sie als Restaurierungsob-

jekt. Der Tacho zeigte 42.000 Kilometer, die Erstzulassung in Italien war mit dem Jahr 1971 datiert.

Nachdem ich die Laverda fahrsicher gemacht hatte, beschloß ich, sie zuzulassen und erstmal bis zum Ende der Saison zu fahren, um herauszufinden, wo sie reparatur- bzw. verbesserungsbedürftig war. Bei einer der letzten Fahrten riß die Antriebskette und verursachte einen Schaden, den ich erst ein Jahr später bemerken sollte.

Im Winter erfolgte dann die Restaurierung. An einem einzigen Tag war

die Laverda - bis auf den Motor - komplett zerlegt, was die Einfachheit der Konstruktion verdeutlicht. Der Rahmen war stark angerostet und wurde samt Schwinge und Hauptständer sandgestrahlt. Halter für die später zu montierende Halbschalen-Verkleidung (Typ Ducati 900 SS) wurden gefertigt, die Halter für die Fußrastenanlage wurden verlegt und der Rahmen von unnötigen Befestigungslaschen und Halterungen befreit. Die alten Lackschichten wurden abgebeizt (ich zählte 10 Schichten!) und kleine Beulen ausge-

bessert. Die V2A-Schutzbleche der Räder mußten aus Gewichtsgründen einen CFK-Kotflügel vorn und einem Kohlefaser-Kotflügel hinten weichen. Auch die schwere Bosch-Lampe und das CEV-Rücklicht wurden ersetzt. Da der Hocker an mehreren Stellen gebrochen war, kam

versal-Rastenanlage von KVT und einen Tomaselli-Stummellenker. Der Motor sollte erst im folgenden Winter eine Verjüngungskur erhalten, da ich erst einmal die Früchte meiner Arbeit genießen wollte. Als die Tage schließlich wieder kürzer wurden, zerlegte ich den Motor bis ins klein-

licherweise mit 20 Mark für die Kaffee-Kasse davon. Der Motor bekam eine komplett neue Lagerung und Abdichtung. Auch sonst mußten einige Arbeiten erledigt werden: Kolben, Schleppebel, Ventile samt Führungen und weitere Neuteile wanderten in den Motor.



Fazit: Insgesamt war die Restauration sehr viel Arbeit (ca. 400 Arbeitsstunden), doch ich meine, es hat sich gelohnt. Seit der Restauration hat es noch keinen nennenswerten Ausfall gegeben und jede Ausfahrt entschädigt mich für all die Stunden. Das Drehmoment, die Gutmütigkeit und nicht zuletzt die Motorengeräusche sind einmalig!

ich um eine Reparatur nicht herum. Als alles fertig war, suchte ich mir eine passende Farbe für alle Teile aus. "Tornado-Rot" von VW erschien mir für eine Italienerin als geeignet. Dann sollten natürlich auch möglichst viele Alu-Teile in neuem Glanz erstrahlen. Die Räder mußten dazu komplett zerlegt werden, und nach dem Schleifen und Polieren wurden sie gleich mit neuen Chrom-Speichen versehen und zentriert. Desweiteren wurden die Tauchrohre, eine neue Alu-Platte für die Smith-Instrumente, das untere und obere Gabeljoch, die Motorseiten-Deckel sowie einige Kleinteile geschliffen und poliert - eine schweißtreibende Handarbeit! Einige Stahlteile und die beiden Federn der hinteren Dämpfer ließ ich neu verchromen. Nun begann der Zusammenbau: Die Elektrik wurde komplett überholt, nur neue V2A und Alu-Schrauben zum Aufbau verwendet. Ich installierte eine Uni-



ste Detail. Dabei kam am oberen Motorgehäuse ein Riß zum Vorschein, den seinerzeit die gerissene Kette wohl verursacht hatte. Das Alu-Gehäuse wurde in einer 2 1/2 stündigen Aktion von einem Schutzgas-Profi geschweißt, ich kam glück-

Fahrzeug:
Laverda 750 S, Baujahr 1969
Besitzer:
Wolfgang Baumgardt, Arnstberg