

# OldtimerPraxis

*Technik · Tips · Termine*

Juli · 7/1993

DM 3,-

1Y4018E Lit. 3200,- · Ptas. 265,- · sFr. 3,- · öS. 25,- · Dr. 550,-

**Grundkurs: Schrauben sichern**



**69er Laverda 750 GT**



**Wiedergeboren: Cadillac Fleetwood von 1959**



**Top-Restaurierung: Citroën 11 CV**



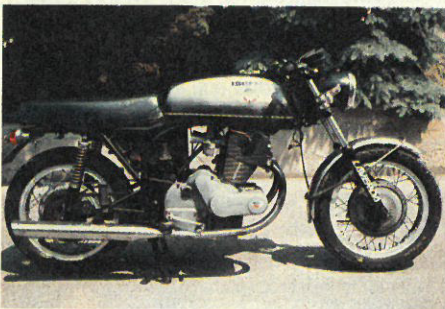
# Loverda

Ein Italo-Fan zerpfückte eine „modernisierte“ 750er, fand den Typ heraus und baute das Original wieder auf

**Ein High-Tech-Bike — auf keinen Fall. Als Werner Schwab auf Viertakt-Power umsattelte, war eines von Anfang an klar: Speichenräder und Trommelbremsen mußte die Zukünftige schon haben, um bei ihm zu landen. Daß seine Herz-Maschine dann Laverda 750 GT hieß, ergab sich zufällig bei der Restaurierung.**

Wie macht man aus einer 125er Zweitakter-Yamaha ein streckentaugliches klassisches Viertaktmotorrad? Werner Schwab löste das Problem durch eine Tauschanzeige. Antworten ließen auf sein Gesuch hin nicht lange auf sich warten. Am vielversprechendsten hörte sich ein Herr Roth an. Er bot drei verschiedene Italiener zum Tausch: eine 100er Laverda, eine 750er Laverda oder eine kleine MV Agusta.

Als der junge Hobbyschrauber die einspurigen Youngtimer besichtigte, stach ihm der



Am Ausgangswerk war fast alles italienisch, nur die Teile leider nicht von einem Laverda-Modell.

dicke Brocken aus dem norditalienischen Breganze sofort ins Auge. Gerade schön sah das Ding nicht aus. Eine merkwürdige Sitzbank lag lose auf der ungepflegten, doch aufpolierten Maschine. Der Lack ließ zu wünschen übrig, aber, was die Hauptsache war, der wuchtige Paralleltwin drehte — was wollte er mehr? Restauriert werden sollte das mediterrane Big-Bike sowieso. Werner und der Verkäufer wurden sich schnell handelseinig über den Tausch: die Yamaha plus 800 Mark für die vermeintliche Laverda 750 SF.

So fing das Interesse für italienische Motorräder der sechziger und siebziger Jahre an. Ganz besonders lag dem gelernten Kaufmann natürlich von nun an seine „Hausmarke“ am Herzen. Über die stellte er auch

sofort umfangreiche Ermittlungen an. An Laverda-Literatur kaufte und kopierte er sich zusammen, was ihm in die Hände fiel — auch eine Reparaturanleitung.

Außerdem fand Werner heraus, daß seine 750er zu einem Posten von rund 75 Italo-Klassikern gehört hatte, der per Sattelschlepper im Spätsommer 1989 nach Deutschland gebracht worden war. Der

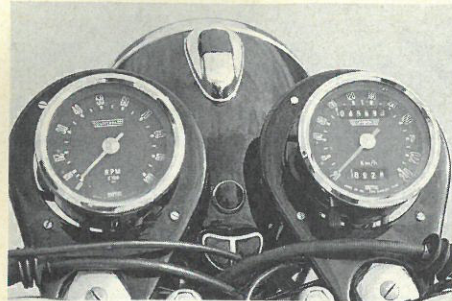
ehemalige MV-Agusta-Importeur Rolf Schneider hatte auf einen Tip hin die rostigen Pferdchen auf einer Wiese zwischen Genua und La Spezia aufgestöbert.

Zu Hause in Nieder-Olm bei Mainz stellte sich dann allerdings heraus, daß die Laverda keine SF1 war. Gabel, Tank (er paßte nicht hundertprozentig auf den Rahmen), Instrumente und vorderes Schutzblech lie-

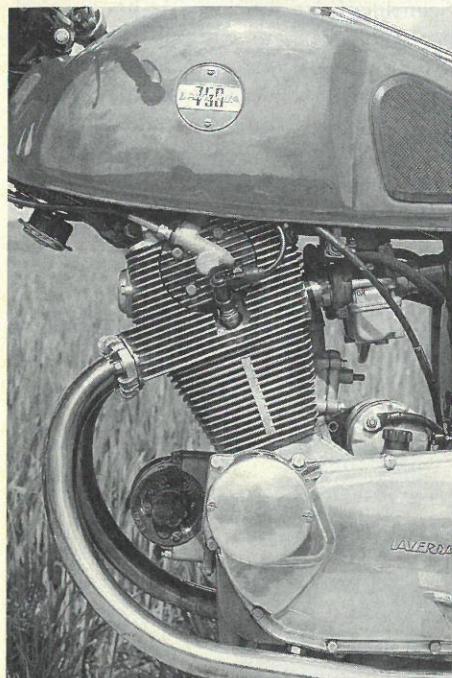


Wenn sich Zweimetermann Werner Schwab auf seine 1969er Laverda 750 GT schwingt und losdonnert, dann dreht er nicht nur eine Paraderunde. Mit seinem Youngtimer-Bike fährt er auch richtige Touren.

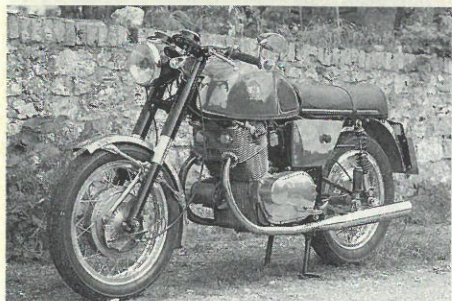




Heutzutage ein hübscher Anachronismus: Die getrennten Instrumententräger anno 1969.

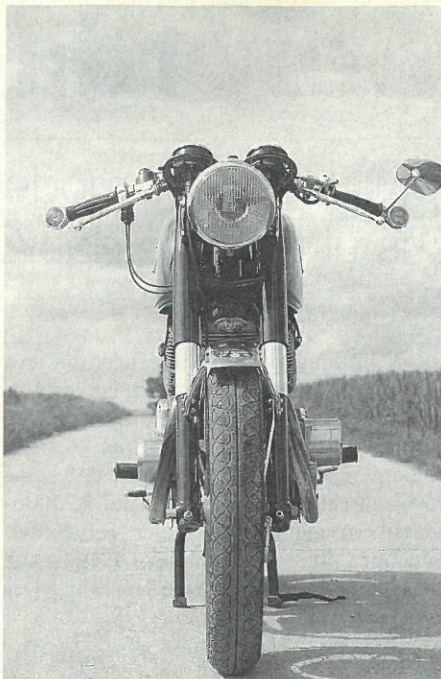


Der sehr fein verrippte Zweizylindermotor ist als tragendes Teil im Duplex-Rahmen eingebaut.

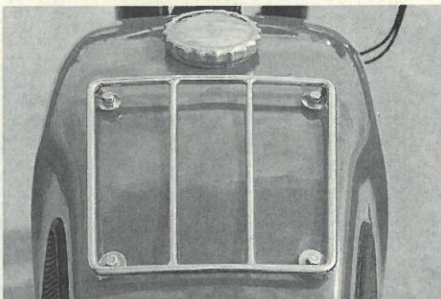


Der Nachbau der Originalsitzbank geriet zu einer Sisyphusarbeit. Die Leisten stammen vom Käfer.

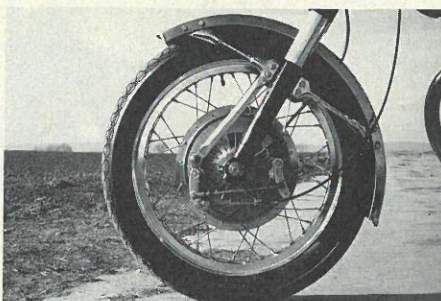
Ben diese Vermutung bei oberflächlicher Betrachtung zu, doch auf den zweiten Blick belehrte die Grimeca-Duplex-Trommelbremse im Vorderrad mit ihren charakteristischen Versteifungsrippen den Eigner eines Besseren: Er mußte eine frühe 750 S ergattert haben, denn ab August 1970 verbaute Laverda (bereits für die 1971er Modelle) eigene Bremsen. Außerdem erfuhr er, daß die „Motocyclista“ ihre Maschinen sehr häufig auf den Stand des neuesten Modells nachrüsteten, wenn möglich. Und diese Laverda kam ja aus Italien — sie war eben solch ein Bastelmutant und sah demen-



Der abfallende Lenker gehört auch nicht zur GT. Der originale liegt auf Lager, er gefiel nicht.



Der Tankgepäckträger und andere Teile erhielten in der ehemaligen DDR für wenig Geld neuen Chrom.



Die Grimeca-Bremse ist ein fast sicheres Zeichen für eine GT, Baujahr vor August 1970.

sprechend von weitem wie eine SF1 aus. In der Gewißheit, daß jetzt endlich alles klar sei, kaufte der Italo-Fan eine zweite 750 S ohne Motor, aber mit Tank, Sitzbank und schon mit der 230-Millimeter-Laverda-Bremse. Das zeugte wiederum von einem späteren Modelljahr, was zu noch mehr Überraschungen führen sollte. Als der Restaurator nämlich probeweise den S-Tank auf seine erste Laverda setzte, gab's eine herbe Enttäuschung — er paßte nicht. Erneute Nachforschungen förderten den Grund hierfür zu Tage: Die S entpuppte sich als frühe 1969er GT, und die hatte ei-

nen etwas breiteren Duplex-Rahmen, auf den ein ganz anderer Tank gehörte. Laut dem inzwischen erfahrenen Typen-Forscher kam Mitte 1969 mit dem S-Typ der neue, leicht geänderte Rahmen — auch für die GT, was sich gut an der neuen Position der Seitendeckelbefestigung erkennen läßt. Die Halteschrauben haben nun verchromte Köpfe und liegen weiter vorne. Sie können zur Not mit einem Geldstück gelöst werden. Davor saßen die Schrauben weiter hinten an den Seitendeckeln, und der Kopf steckte jeweils in einem großen Kunststoff-Drehknopf zum An- oder Abschrauben. Für alle Fälle kontrollierte Werner jetzt jedes Teil und verglich sie mit Daten und Bildern. Letzte Gewißheit brachte schließlich die Fahrgestellnummer. Trotz all der An- und Umbauten — in seiner Werkstatt stand eine 750 Gran Turismo der ersten Serie. Es gab keinen Zweifel mehr: Daran konnte auch das rechteckige Rücklicht nicht mehr rütteln. Bei Laverda, so der Enthusiast, nahm man Kleinigkeiten nicht immer so genau. In den Montagehallen verwandte man, was da war. Wenn eben kein rundes Licht parat lag, kam ein viereckiges ans Schutzblech. Und ob die Halterung fürs Rücklicht kurz oder lang ausfiel, entschied oft ein Blick ins Lager.

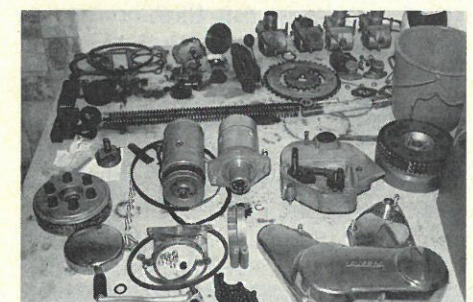
Die Serien-GT war eine Weiterentwicklung der ersten großen Laverda — einer 650er, die im November 1966 auf der Londoner „Earls Court Motor Show“ einem großen Publikum vorgestellt wurde. Bis zur Serienreife sollten allerdings noch knapp anderthalb Jahre vergehen. Die Laverdas, bis dahin bekannt für ihre landwirtschaftlichen Arbeitsgeräte, hatten erst 1949 mit der Herstellung von motorisierten Zweirädern kleineren Hubraums begonnen. Mit der 650er wagte man den Sprung in die hubraumstarke Oberklasse. Die 750 GT kam dann fast zeitgleich, als die 650er im Frühjahr 1968 in Serie ging. Durch Aufbohren von 75 auf 80 Millimeter leistete das ohc-Triebwerk nun 52 anstatt 50 PS. Gleichzeitig sank die Drehzahl um 200 Umdrehungen auf 6600 U/min. Augenscheinlich wirkte die GT gefälliger, irgendwie ausgereifter von der Gesamtkonzeption her. Mit der 650er erreichte Laverda letztendlich auch keine hohen Verkaufszahlen.

In der Zwischenzeit, während der Identitätssuche und dem Durchforsten der Markengeschichte, hatte der Laverda-Spezi die Maschine nach und nach zerlegt. Drei Wochen dauerte das, weil er oft Angst hatte, etwas falsch zu machen. Zwar braucht man dafür kein Spezialwerkzeug, außer vielleicht dem normalen Abzieher, doch zog der Neuling in Sachen Laverda-Motoren über jeden ihm unbekanntem Schritt Erkundigungen ein. „Noch mehr wollte ich auf keinen Fall kaputt machen, schon gar nicht aus Unwissenheit.“ Heute zerlegt er den Motor mühelos in zwei Stunden.

In alle Einzelteile ausgebreitet, hatte der Motor von heißen Heizerjahren ohne viel Pflege zu berichten: Außer Getriebe- und Verschleißschäden wies er an Kolben, Kolbenringen und -bolzen sowie an den Laufbahnen Rost auf. Kondensation und/oder eindringende Feuchtigkeit über die häufig offenen Ansaugtrichter der 29er-VHB-Dell'Orto-Vergaser waren die Ursache dafür.

Die anschließende Bestandsaufnahme der echten GT-Teile wirkte ernüchternd. Spätestens zu diesem Zeitpunkt verflieg Werners anfängliche Euphorie. Nur Rahmen, Federbeine, Vorderrad, Kurbelgehäuse, Anlasser und ein Vergaser waren originale beziehungsweise brauchbare Bestandteile für die Restaurierung. Die restlichen Elemente stammten von den späteren Modellen S und SF.

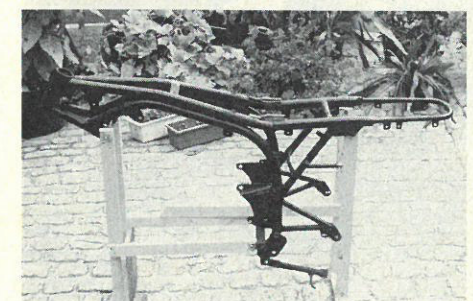
An die originalen GT-Teile heranzukommen stellte dann auch die größte Schwierigkeit dar. So wurden aus dem geplanten Jahr für die Aufarbeitung schnell zwei. Trotzdem fehlt beispielsweise die ursprüng-



Mit Vorsicht und reichlich Petroleum ging der Restaurator bei den Motorteilen zu Werke.



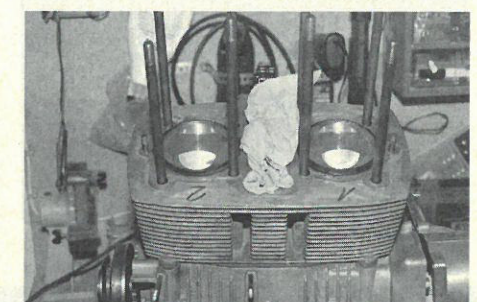
Eine echte GT-Gabel von Ceriani ließ sich auch nicht von heute auf morgen aufreiben.



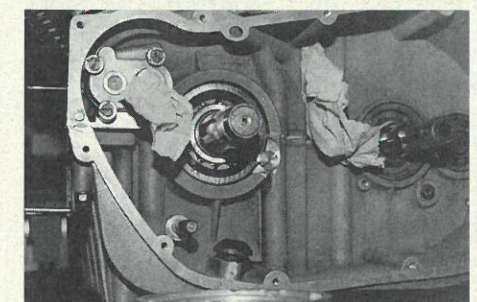
Für den Rahmen hatte sich Werner verschiedene Gestelle gebaut, die das Arbeiten erleichterten.

lich verbaute Grimeca-Trommelbremse fürs Hinterrad bis heute. Und dabei hat der gebürtige Mainzer nicht gerade wenig Oldtimermärkte und Händler abgeklappert. Er lernte sogar italienisch, in der Hoffnung, im Herkunftsland mehr Glück zu haben. Frischen Mutes dort angekommen, belehrte ihn ein Italiener, von dem er dachte, etwas zu erfahren, eines Besseren: „Fahr' lieber wieder nach Deutschland. Ihr kauft doch hier alles auf.“ Im Nachhinein kann Werner darüber schmunzeln. „Naja, immerhin konnte ich dank der Sprachkurse italienische Laverda-Unterlagen verstehen.“

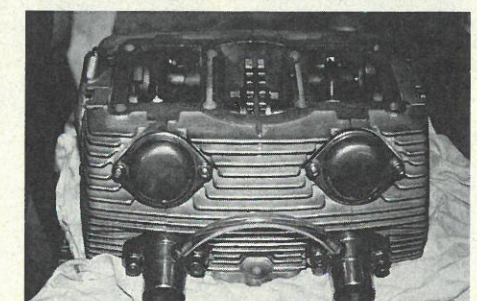
Die einzigen Neuteile, die der 2,04 Meter große Schrauber seiner „kleinen“ Laverda spendierte, waren Edelstahlspeichen und Auspuffendrohre. Alles andere hat er selbst aufgearbeitet oder in Auftrag gegeben. Zu dem langgesuchten passenden GT-Tank kam Werner ähnlich wie zu seiner Laverda: im Tausch gegen seinen S-Tank, mit einem geringen Aufpreis. Die Motorprobleme erledigte eine Firma für ihn, allerdings hatte er zuvor noch einen kompletten gebrauch-



Die Motorüberholung erledigte größtenteils ein Fachbetrieb. Das ging arg ins Geld.



Für die eingesetzte Halteschraube des Rollenlagers mußte ein Stück vom Gehäuse weggefräst werden.



Gut zu erkennen ist der nachträglich installierte Verbindungsschlauch zwischen den Ansaugstutzen.

## Die Kosten

Aufpreis für die 750er Laverda:	800,-
Zweite Laverda ohne Motor:	1000,-
19-Zahn-Ritzel:	25,-
GT-Tank gegen S-Tank mit Aufpreis getauscht:	50,-
15 Liter Petroleum:	35,-
Getrieberitzel:	89,-
GT-Gabel samt Hüllrohre:	200,-
Kurbelwellenlager auf Rollenlager umgebaut, Welle eingesetzt, Zylinder auf 81 mm aufgebohrt und mit neuen Kolben, Bolzen und Ringen montiert:	1623,-
Kupplungsfedern und Simmerringe:	57,-
Kabel:	60,-
4 Simmerringe für die Gabel:	38,-
Flacheisen für die Sitzbankhalterung:	10,-
Sandstrahlarbeiten:	170,-
Rücklicht mit Halterung, Brems- und Kupplungsarmaturen:	140,-
Vorderes Schutzblech mit Halterung und ein Zylinderkopf:	230,-
Poliermittel und Bowdenzüge:	20,-
Lackierarbeiten:	650,-
Zusätzlicher Lack:	34,-
Löcher in Seitenteilen zuschweißen:	10,-
Kegelrollen- und Kugellager für den Lenkkopf:	56,-
Lenkergummi:	15,-
V2A-Schrauben (einzeln und sortiert):	144,-
2 Lampenhalterungen, Dichtungssatz:	49,-
2 abgedichtete Kugellager für die Hinterradnabe:	30,-
Auspufftöpfe, Kettenrad, Schellen, Gummi für den Kettenspanner:	476,-
Fernlichtschalter, Kontrolleuchten- und Lampenglasdichtung, Zündschlüssel:	36,-
Kabel und Kabelschuhe:	15,-
Elektroteile:	66,-
Hinteres Schutzblech, einige Gummitteile:	80,-
Teile verchromen:	70,-
18AH-Batterie, blaues Fernlichtkontrollfenster und ein Bosch-Lichtschalter:	80,-
Elektro-Kleinteile:	9,-
2 Ochsenaugen-Blinker:	76,-
Zylinderkopf mit neuen Ventilen, Federn, Keilen und Tellern:	400,-
2 Fußrastengummis:	10,-
Schlauch für die Motorgehäuse-entlüftung:	12,-
Beläge für die hinteren Bremsbacken:	72,-
Kompletter 750-ccm-Motor mit 30er-VHB-Dell'Orto-Vergasern:	400,-
Chokezüge, Tacho- und Drehzahlmesserwelle, diverse Hauptdüsen, Dichtungssatz, Auspuffkranz:	144,-
4 Kugellager für Nockenwellen:	42,-
Tacho (Glas und Chromring repariert):	89,-
Gebrauchtes Schutzblech mit Halterung:	30,-
Edelstahl-Speichen:	224,-
Zylinderkopf überholen am 2. Motor:	1589,-
Gummischutz für die beiden Gaszüge:	5,-
8 Kupferscheiben für den Zylinderkopf:	12,-
Kette 5/8 x 3/8:	75,-
Trennwachs, Polyester, Härter, Glasfasermatten, Spachtel:	72,-
Diverse Züge, Löt-nippel, Endhülsen:	111,-
2 Schläuche und 2 Felgenbänder:	52,-
2 Sitzbankgummis:	13,-
Lenkschloß und 2 Glassockellampen:	20,-
Schaumstoff, Kunstleder und Kleinteile:	103,-
2 Reifen:	300,-
2 Getriebeflansche:	65,-
Gebrauchter Smith-Tacho:	100,-
Diverse Kleinteile und Schrauben:	215,-
Nadellager:	20,-
Benzinschlauch und Schlauchschellen:	20,-
Düsen gekauft, Vergaser einstellen:	48,-
Vorderrad elektrisch auswuchten:	16,-
TÜV, Zulassung, etc.:	155,-
<b>Gesamtsumme:</b>	<b>DM 10.857,-</b>
<b>Arbeitsstunden:</b>	<b>396</b>



ten Treibsatz und einen Zylinderkopf mit Ventilen, Federn, Keilen und Tellern gekauft. An Ersatzmaterial mangelte es nun nicht mehr. Als der neue, alte Motor fertiggestellt war, bildete er mit allen Drum und Dran auch den teuersten Posten der Restaurierung. Da Werners Hauptziel ein gebrauchstüchtiger zweirädriger Oldtimer war, verbesserte er einige Details. Denn Originalität stand erst an zweiter Stelle zur Debatte. Im einzelnen ließ er das linke Kurbelwellenlager von Kugel- auf Rollenlager umbauen, wie es ab der SF-Version serienmäßig war. Um die Schmierung zu verbessern, spendierte er dem Motor später die Ölpumpe aus dem SFC-Modell, die mehr leistet als das Original — dieser Posten fehlt in der Kostentabelle. Desweiteren erhielten die Ansaugstutzen der Dell'Orto-Vergaser einen Verbindungsschlauch. Die Elektrik verlegte der Tüftler von vorne bis hinten neu. Einen Schaltplan dafür hat er in Eigenregie entworfen. Dabei umging er das eingebaute Bosch-Zündschloß. Smith-Instrumente konnte er zum Glück auch im Tausch ergattern — sein Laverda-Teilfundus hatte zwischenzeitlich stattliche Ausmaße angenommen. Als Werner dann endlich eine originale Cerriani-Gabel für seine GT gefunden hatte, war beinahe alles vollständig. Ein bißchen wehmütig erinnert er sich an die Aufarbeitung: „Als alle Gabelteile sauber vor mir lagen, wollte ich sie zuerst gar nicht mehr zum Lackierer bringen. Sie glänzten so



## Die Adresse

Werner Schwab  
Nieder-Olmer Weg 4  
6501 Sörngenloch

schön, die Gabel hätte unbehandelt bestimmt auch toll ausgesehen.“ Zum Kanosagang geriet die Suche nach dem hinteren Schutzblech. Wegen der sportlichen Note hatten Laverda-Fahrer ihr Blech häufig gekürzt. Obwohl die Händler, mit denen Werner telefonierte, immer beteuerten, sie hätten Originalbleche, kam dann mit der Post mehrmals ein kurzes Schutzblech. Irgendwann klappte es aber schließlich.

Zum letzten Prüfstein für den Restaurator wurde die Sitzbank. Das unförmige harte Ding, das bei der Maschine dabeigewesen war, taugte zu gar nichts — geschweige denn zum Draufsitzen. In fieseliger Handarbeit baute Werner eine original aussehende GT-Sitzbank nach. Im Hinblick auf die Fahrtauglichkeit rüstete er die Maschine allerdings später mit einer Höckerbank aus, so wie die S-Modelle sie hatten.

Als die Laverda dann endlich fertig war, die TÜV-Hürde nahm die GT im ersten Anlauf, fuhr Werner sie ganz vorsichtig ein. Ein paar Einstellarbeiten fielen noch an, aber ansonsten gab es keine Probleme. Von da an war Werner mit seiner zweiten Liebe so oft unterwegs, daß Ehefrau Gabriele kurzerhand auch den Einser-Führerschein machte. Schließlich wollte sie ihrem Mann nicht immer nur hinterhergucken, sondern mit dabeisein.

**Text: Fritz Knebel/Fotos: Eike Freier**



So sieht die Laverda im Alltag aus. Originalsitzbank und -lenker können aber jederzeit montiert werden. Nachahmern sei empfohlen, ins Bodybuilding-Studio zu gehen — zur Not tut's ein Handmuskeltainer, denn um die Kupplung so selbstverständlich wie bei modernen Motorrädern zu ziehen, braucht man Bärenkräfte.