

L A V E R D A 7 5 0

1966 - 1977

650, 750, American Eagle, 750 S, 750 GT, 750 SF (1.Serie), 750 GT(F), 750 SF (2.Serie), 750 SF 1, 750 SF 2, 750 GTL, 750 SF 3 ;

Übersicht von Modelljahr, Verkaufsbezeichnung, Kennzeichen am Fahrwerk / Bremsen / Motor / Auspuffanlage und der Fahrgestellnummer.

Hinweis: **L A V E R D A** verwendete meistens die aktuelle Version eines Teiles, was kaufmännisch logisch und oft eine technisch oder optisch aktuelle

Modelljahr	Verkaufsbezeichnung	Fahrgestell-Buchstaben	Fahrgestellnummer von bis	DGM.xx.OM	Rahmen u. Ausstattung	Räder Hochschulterfelgen	
1967	Prototyp 650 (keine Serienfertigung)	LAV.650	*xxxx*		Prototyp, Einzelstück: Rahmen, Sitzbank, Tank, alte "verkleidete" Telegabel, Seitendeckel mit großer Schraube (hinten) befestigt, Tank mit Kniekissen & Gepäckträger; Lenker, Instrumente, Scheinwerfer, rundes (BMW ?-) Rücklicht;	BORRANI 2.15 x 18; (ev.) WM3; 36 Speichen	
	Prototyp 750 (keine Serienfertigung)	LAV.750	*xxxx*		Prototyp, Einzelstück: Riesenhupen v. BOSCH, sonstige Ausstattung, siehe Prototyp 650	"alte" GRIMECA Bremsen vorne: simplex (verrippt) 200 mm mit langem Bremsanker, hinten: 180 mm (verrippt), <u>Ausnahme:</u> Flachscherterfelgen (!)	
1968	650	LAV.650	*1001*	*10xx*	5932	alter Rahmen mit "Winkelblechmotorhalterung", alte "verkleidete" Telegabel, Seitendeckel mit großer Schraube (hinten) befestigt, Tank mit Kniekissen & Gepäckträger, Fußbremshebel <u>unter</u> der linken Fußraste geführt; BOSCH-Scheinwerfer, CEV (Alu-) Rücklicht	GRIMECA Bremsen "alt" vorne: duplex(alt) 230 mm mit langem Bremsanker, hinten: 200 mm (verrippt)
	750	LAV.750	*1001*		5932	"750"- Emblem am Tank, es gab diverse Tankformen; es paßt nur die flache, sehr harte Sitzbank auf diesem Rahmen; sie ist deutlich härter und breiter als die späteren Ausführung; weitere Ausstattung siehe "650" ;	keine Änderungen, siehe 650 (Modelljahr 1968)
1969	750	LAV.750	*13xx*	*1xxx*	5934	keine Änderungen, siehe 750 (Modelljahr 1968)	keine Änderungen, siehe 750 (Modelljahr 1968)
	American Eagle	LAV.750	*15xx*	*18xx*	5934	Tank mit speziellen Embleme, geänderte Farben, hoher Lenker; sonst wie 750 (Modelljahr 1969)	keine Änderungen, siehe 750 (Modelljahr 1969)
	750S	LAV.750S	*20xx*		5934	(Übergangmodell) alter "750"-Rahmen & "moderne" Gabel, Tank m. großem Schraubverschluss, ohne Tankgepäckträger, Seitendeckel mit großer Schraube (hinten) befestigt, "runde" Schutzbleche vorne & hinten, CEV (Alu-)Rücklicht, optional: (Leder)Höckersitzbank	GRIMECA Bremsen "alt" vorne: duplex 230mm mit langem Bremsanker, hinten: 200 mm (verrippt)
1970	750S	LAV.750S	*20xx*	*34xx*	5934	neuer "S"-Rahmen & "moderne" Gabel, Bremspedal <u>unter</u> (!) der linken Fahrer-Fußraste, Seitendeckel mit großer Schlitzschraube M7(!) (vorne) befestigt, rundes CEV (Blech-) Rücklicht, sonst siehe 750S (Ende des Modelljahr 1969)	GRIMECA "neu" vorne: duplex 230mm mit kurzem Bremsanker, hinten: 200 mm (glatt)
	750GT	LAV.750		*3807*	5934	Änderungen: hoher Lenker, Tankform, sonst siehe 750 (Modelljahr 1969); ab Fahrgestell-Nu.: *2833*, ca. Modelljahr 1970 wird "S"- Rahmen verbaut. (Bremspedal unter der linken Fahrer-Fußraste, Seitendeckel mit großer Schlitzschraube M7(!) (vorne) befestigt)	siehe 750 (Modelljahr 1969); im Laufe des Modelljahr, ab Fahrgestell-Nu.: *2833*, siehe 750S (Modelljahr 1970)
1971	750SF	LAV.750F	*3808*			"neue" unverkleidete Gabel, neuer "SF"- Rahmen; Kennzeichen: Bremspedal <u>über</u> der linken Fahrer-Fußraste, rundes CEV-Rücklicht, alter Tank (mit Kniekissen aus Gummi), <u>immer</u> mit Klappverschluss (!)	L A V E R D A "SF"- ("SuperFreni") Trommel-Bremsen (1.Serie): vorne: 230 mm (duplex) [Felge 4446],
			8354	5934	Doppelsitzbank (mit Blechgrundkörper), optional: Leder-Höckersitzbank (mit Blechgrundkörper)	hinten: 230 mm (duplex) [Felge 4613]	

Es kann "Übergangsmodelle" (in kleinen Stückzahlen) geben.

Das Modell mit den vielfältigsten Änderungen ist das Tourenmodell: zuerst als 750, danach 750GT, 750GT(F), schließlich 750GTL.

Achtung : Alle Angaben ohne Gewähr ! Korrekturen / Neuigkeiten herzlich willkommen !

aber ohne 750 SFC (1.- 5. Variante)

Beispiel: Modelljahr 1970 = 01.09.1969 -31.08.1970

Es werden im jeweiligen Modelljahr immer abwechselnd Losgrößen von ca. 150 - 200 Stück der aufgeführten Modelle produziert.

Version darstellt. Es kommt daher vor, das Ausstattungsdetails in der laufenden Serie " replaced by new " ersetzt wurden.

Motor [Nockenwellenkennzahl]	Auspuffanlage alle Ausführungen von Lafranconi	ca. xxxx Einheiten	Importeur für D	Kommentar
2x 26 (mm) SSI- Dell' Orto Vergaser mit Zentralschwimmer, "alte" & unglaublich schwere Kurbelwelle, <u>keine</u> Versteifungsrippe(n) am Zylinderfuß (links hinten), Kompression 7,7:1	Auspuffkrümmer: geschwungen, <u>ohne</u> Interferenzrohr; Auspuffto(e)pf(e) ähnlich wie Moto Guzzi V7 Reihe	1	—	Im November 1966 auf der Motor Show in London/GB vorgestellter Prototyp. Das Design, speziell der Motor, ist beeinflusst durch die HONDA CB72/77 "Hawk" bzw. "Dream" v. 1959-1968. In der eigentlichen Serie sind noch diverse Änderungen verwirklicht worden.
beide Motordeckel fast wie spätere Serie, <u>2x 26 (mm)</u> SSI- Dell' Orto Vergaser mit Zentralschwimmer, Kompression 7,7:1	Ausstattung, siehe Prototyp 650	1	—	Im Laufe des Jahres 1967 gebauter u. in einem Prospekt photographierter Prototyp der 750. Die 650 ist quasi jetzt schon Auslaufmodell. In der eigentlichen Serie sind noch einige Änderungen verwirklicht worden.
2x 29 (mm) Vergaser, "alte" & unglaublich schwere Kurbelwelle, <u>keine</u> Versteifungsrippe(n) am Zylinderfuß (links hinten), langer 1. Gang, Luftfilter [8]	Auspuffkrümmer: geschwungen, <u>ohne</u> Interferenzrohr; Befestigung der Schalldämpfer: flaches Blech, Auspufftopf hinten schräg abgeschnitten (ohne DGM, "Salamitöpfe")	52	—	Damit beginnt die LAVERDA (650/) 750 Zweizylinder Modellpalette. "Serienproduktion": ab Mai 1968. Wenn im Originalzustand erhalten, sehr selten; ein Tourer mit "tonnenschwerer" (Drehmoment)- Kurbelwelle; Stückzahlen: 52 ??, 80? oder größere Stückzahl ?
geändert: Zylinderbohrung (für 750 ccm), "flache"(GT) - Kolben, Kompression 8,9:1, andere Vergaser-Bedüsung; sonst keine Änderung, siehe 650 (Modelljahr 1968)	keine Änderungen, siehe 650 (Modelljahr 1968)	300	—	Es gibt in Italien im Modelljahr 1968 nur wenig in Serie gefertigte und im Spätjahr 1968 zugelassene Fahrzeuge. In D sind 1968 und 1969 keine Modelle verkauft worden, da es keinen offiziellen Importeur für D gibt .
keine Änderung, siehe 750 (Modelljahr 1968)	keine Änderungen, siehe 750 (Modelljahr 1968)	450	—	Das Motorgehäuse <u>ohne</u> Versteifungs-Rippe (Zylinderfuß links hinten) bis Motor-Nu. 16xx, mit 1 Verst.-Rippe (links hinten) bei Motor-Nu. 16xx ... 38xx , kann leider einreißen bzw. undicht werden. Ab Motor-Nu. 38xx ff und folgenden immer 2 Versteifungs-Rip.
keine Änderungen, siehe 750 (Modelljahr 1969)	keine Änderungen, siehe 750 (Modelljahr 1969)	200	—	von Mc CORMAK Motors/USA importierte Amerika (Touren-) Modell-Ausführung mit speziellen Ausstattungsdetails (Lenker, Lackierung). Stückzahlen: 200 ?, 250 ?
2x 30 (mm) Vergaser mit offenen Trichtern, erleichterte S - Kurbelwelle, "hohe" S-Kolben (Kompression 9,65:1), geänderte S - Nockenwelle [4/2]	Auspuffkrümmer: geschwungen, <u>ohne</u> Interferenzrohr; Befestigung der Auspufftöpfe: mit Gummielemente, hinten schräg abgeschnitten (<u>ohne</u> DGM Nummer, "Salamitöpfe")	50	Fa. Georg Suck Hamburg	In dieser Ausführung ist es die erste, die klassische "Sport"-Ausführung der LAVERDA 750 Reihe LAVERDA s bekannte Antwort auf die Sportmodelle der Konkurrenz (BMW R69Su.R75/5 , HONDA 750 , NORTON 750 , Triumph 750 ,o.ä.) Immer: SMITH, GRIMECAS,runde Bleche !
keine Änderungen, siehe 750S (Modelljahr 1969)	Auspuffkrümmer: 2 Knicke, mit Interferenzrohr; Auspufftopf mit "Salamitöpfe" (DGM 5933 S)	1100	Fa. Georg Suck Hamburg	Eine sportliche LAVERDA "S" bzw. "SF" hat immer "runde" Schutzbleche vorne u. hinten und <u>niemals</u> einen Tankgepäckträger. Das "S" Modell wird, parallel zu "GT" und "SF", noch bis Fahrg.-Nu.: *3xxx* gebaut.
keine Änderungen, siehe 750 (Modelljahr 1969)	keine Änderungen, siehe 750 (Modelljahr 1969)	650	Fa. Georg Suck Hamburg	Ab erscheinen der "Sport" (Modelljahrsende 1969) wird dieses (Touren-) Modell 750GT genannt. Die "alte" Gabel bleibt erhalten. Ab Fahrgestell-Nu.: *2833*, ca. Modelljahrmitte 1970, werden der "S"-Rahmen und die "S"-Bremsen verbaut;dann: 2 Farbenlackierung
Modifikationen gegenüber 750S (Modelljahr 1970): geänderte Getriebeübersetzung (1. Gang kürzer), anfangs: hohe" S-Kolben (Kompression 9,65:1), offene Ansaug- Trichter, später: Luftfilter, Nockenwelle bleibt erhalten [4/2]. Modifikationen für alle LAVERDA 750 gegenüber 750 (Modelljahr 1970): 2 Versteifungsrippen am Zylinderfuß (links hinten) ab Motor-Nu.: 38xx ff	Auspuffkrümmer: 2 Knicke, <u>mit</u> Interferenzrohr; Befestigung der Schalldämpfer: <u>mit</u> Gummielemente, Schalldämpfer hinten schräg abgeschnitten (DGM 5933 S)	2800	Fa. Standex Alzenau	Die 750SF, vorgestellt 11/1970, ist eine "S" mit Modifikationen; z. B. "SF"- Rahmen, LAVERDA Trommelbremsen 1. Serie statt GRIMECA Bremsen; diese 750SF 1.Serie hat wie die "S": SMITH-Instrumente, Tank m. Kniekissen u. Klappverschluss, aber niemals einen Tankgepäckträger, und, anfangs offene Vergasertrichter. Ab Fahrgestell-Nu.: *7056*, für Modelljahr 1972, wird die "SF" modifiziert: der moderne, "schlanke" Tank, "Plastik"- Sitzbank u. ND Instrumente werden verbaut.

	750GT	LAV.750	*3xxx*	*4xxx*	5934	"alte", verkleidete Gabel, "S"- Rahmen, Bremspedal <u>unter</u> linker Fahrer-Fußraste, 2 Farbenlackierung; rechteckiges CEV (Alu-) Rücklicht, sonstige Ausstattung siehe 750GT (Modelljahr 1970)	GRIMECA "neu" vorne: duplex 230mm mit kurzem Bremsanker, hinten: 200 mm (glatt), siehe 750S (Modelljahr 1970)
1972	750SF	LAV.750F	*8355*	*11799*	5934	wie 750SF (Modelljahr 1971), aber mit folgenden Änderungen <u>für alle weiteren</u> LAVERDA 750: ND -Instrumente, "schlanker" Tank mit Schnappverschluss, geänderte Doppelsitzbank (mit Plastikgrundkörper), optional: (Plastik-) Höckersitzbank mit Klappe & Schloß	keine Änderungen, siehe 750SF (Modelljahr 1971)
	750GT	LAV.750F	*4xxx*	*78xx*	5934	ab Fahrgestell-Nu.: *4xxx*, Ende Modelljahr 1971, Beginn Modelljahr 1972, wird der "SF"- Rahmen mit Bremspedal <u>über</u> linker Fußraste, "SF"-Bremsen und unverkleidete SF-Gabel verbaut, daher GT(F); sonstige Ausstattung siehe 750 GT (Modelljahr 1971)	am Anfang des Modelljahres siehe 750GT (Modelljahr 1970); ab Fahrgestell-Nu.: *4xxx* siehe 750SF (Modelljahr 1971)
1973	750SF1	LAV.750F	*11800*	*130xx*	5934	geänderter Rahmen mit kl. Batterie, CEV - Scheinwerfer, LUCAS Bedienungselemente, elektrische Verkabelung rechts unter dem Tank (nicht mehr im Scheinwerfer), Doppelsitzbank (mit Plastikgrundkörper), optional: (Plastik-) Höckersitzbank mit Klappe & Schloß	LAVERDA SF1 Trommel-Bremsen (2.Serie): vorne: 230 mm (duplex) [Felge 4446], hinten: 230 mm (duplex) [Felge 4613]
	750SF1	LAV.750SF	*130xx*	*15560*	11068	elektrische Verkabelung unter dem Tank (nicht mehr vorne rechts unten, sondern hinterm Tank; unter dem Luftfilter), sonst wie 750SF1 (frühes Modelljahr 1973)	keine Änderungen, siehe 750SF1 (Modelljahr 1973)
1974	750SF2	LAV.750SF2	*15561*	*17628*	12565	geändert: NipponDenso Bedienungselemente, kleiner 180 mm BOSCH -Scheinwerfer, Zündschloß u.elekt.Verkabelung, Gleichrichter wurde teilweise geändert, geänderte Gabel wg. Scheibenbremse(n)& geänd. (vo.) Schutzblechhalter, rechteckiges CEV -(Plastik)Rü-Licht	vorne: 280 mm BREMBO Einfach- oder Doppelscheibe [Felge 4761], hinten: 230 mm (duplex) LAVERDA Trommel-Bremse (2.Serie) [Felge 4613]
1975	750SF2	LAV.750SF2	*17629*		12565	von LAVERDA 1000 : 38 mm CERIANI Gabel, sonst siehe 750SF2 (Modelljahr 1974)	keine Änderungen, siehe 750SF2 (Modelljahr 1974)
	750GTL	LAV.750GTL		*18xxx*	14215	geänderter 750SF1-Rahmen & "moderne" Gabel mit Faltenbalgabdeckung, spezieller GTL-Tank & GTL-Sitzbank, Plastik- Seitendeckel, flacher 200 mm BOSCH - Scheinwerfer, ND - Bedienungselemente,	LAVERDA SF Trommel-Bremsen (2.Serie), wie 750SF1: vorne: 230 mm (duplex) [Felge 4446], hinten: 230 mm (duplex) [Felge 4613]
1976	750SF2	LAV.750SF2	*18xxx*		12565	jetzt mit (von LAVERDA 1000) 38mm MARZOOCHI Telegabel, Technik sonst siehe 750SF2 (Modelljahr 1974)	keine Änderungen, siehe 750SF2 (Modelljahr 1975)
	750SF3	LAV.750SF2	*18603*		12565	geändertes Design (moderne Doppel-Sitzbank mit Plastik-Höckerbürzel); jetzt mit (von LAVERDA 1000) 38mm MARZOOCHI Telegabel & FLAM -Gußräder, Technik sonst siehe 750SF2 (Modelljahr 1974)	FLAM (-Gußräder) WM3 2.15 x 18; 280 mm BREMBO -Bremsen; vorne: Doppelscheibe, hinten: Einzelscheibe
	750SF3	LAV.750SF3		*19634*	12565	geänderte Lackierungen (rot oder silber, <u>jetzt</u> mit schwarzen Streifen), sonst keine Änderungen, siehe 750SF3 (Modelljahr 1976)	keine Änderungen, siehe 750SF3 (Modelljahr 1976)
	750GTL	LAV.750GTL		*19xxx*	14215	keine Änderungen, siehe 750GTL (Modelljahr 1975)	keine Änderungen, siehe 750GTL (Modelljahr 1975)
1977			*19635*	*199xx*		Gesamt- Stückzahl Motorräder LAVERDA 750	

keine Änderungen, siehe 750GT (Modelljahr 1970)	keine Änderungen, siehe 750 (Modelljahr 1969)	500	Fa. Standex Alzenau	Beim LAVERDA 750GT Modell wird, als Resteverwertung, der "S"- Rahmen und, ab jetzt, die "SF"- Bremsen verbaut. Der "alte" Tank, der Tankgepäckträger, die SMITH Instrumente bleiben als Kennzeichern des 750GT später 750GT(F) Modells immer erhalten.
wie 750SF (Modelljahr 1971); ab Motor-Nu.10 050 : 1. Kurbelwellenlager (links, am Primärtrieb) jetzt Rollenlager (statt: Kugellager)	keine Änderungen, siehe 750SF (Modelljahr 1971)	3300	Fa. E. Bühler Stuttgart	letztes Modelljahr mit langem BOSCH Scheinwerfer; ab jetzt immer: ND - Instrumente u. "schlanker" Tank. Die 750SF>/GT(F) sind die meistverkauften LAVERDA 750 Modellvarianten (~3800 - 11799 = ~6500 Kräder). Produktionsvorbereitung der Dreizylinder LAV.1000
ab Fahrgestell-Nu.: *4xxx*, während des Modelljahr 1972: erleichterte "SF"- Kurbelwelle (SF Ausstattung), "flache" GT-Kolben (Kompression 9,0:1), 2x 30 (mm) Vergaser (immer) mit Luftfilter	siehe Ausführung LAVERDA 750SF (Modelljahr 1970)	1000	Fa. E. Bühler Stuttgart	Das späte LAVERDA 750GT(F) Modell ist eine "SF" mit "GT"-Ausstattung, d.h. "SF"-Gabel, Räder u. wichtig, auch der "SF"-Rahmen; daher Fahrgestell-Nu.: "F". Das Modell läuft in diesem Modelljahr mit Fahrgestell-Nu.: *78xx* aus. Es gibt GT(F) m. EZ '73, '74.
2x 36 (mm) PHF Vergaser, große Ventile,"normale" SF1-Kolben, Kompression 9,0:1,(SF-) Kurbelwelle mit dem geänderten Lager (links: Rollenlager) wird beibehalten, Nockenwelle [5/1]; (immer) Luftfilter	Auspuffkrümmer: großer Durchmesser & 2 Knicke, stark rostender u. kratzgefährdeter Auspuffsammler unter dem Motor, Schalldämpfer: hinten mit <u>langem</u> Konus (DGM 11069 S)	1200	Fa. E. Bühler Stuttgart	ein wichtiger Modifikationsschritt: der Motor hat mit den 2x 36 mm PHF Vergasern die größte Power gegenüber den Vorgängervarianten; das Design ändert sich nur gering (Auspuffanlage), aber: die Scheibenbremse(n) fehlen !!
keine Änderungen, siehe 750SF1 (Modelljahr 1973)	keine Änderungen, siehe 750SF1 (Modelljahr 1973)	2560	Fa. E. Bühler Stuttgart	Die Produktion der Dreizylinder LAVERDA 1000 beginnt. In der frühen Serie mit vielen Ausstattungsdetails, z. B. die Schutzbleche, die Räder mit den Trommel-Bremsen u. die Bedienungsarmaturen, der LAVERDA 750SF1 (Modelljahr 1973)
geänderte Nockenwelle [7/1], sonst siehe 750SF1 (Modelljahr 1973)	Auspuffanlage wie 750SF1 (Modelljahr 1973): Auspuffkrümmer mit Auspuffsammler unter dem Motor, Änderung: Schalldämpfer hinten mit <u>kurzem</u> Konus (DGM 11069 S)	1700	Fa. E. Bühler Stuttgart	Modell 750SF2 Unterschied zur 750SF1: (am Modelljahrbeginn noch) CERIANI 35(!)mm Telegabel, später 38mm mit (1-) 2 Scheibenbremsen. Geänderter Schutzblechhalter (vorne), geänderte Lenker-Armaturen (links & rechts); statt von LUCAS/GB , jetzt von SUZUKI/J .
keine Änderungen, siehe 750SF2 (Modelljahr 1974)	Auspuffanlage wie 750SF2 (Modelljahr 1974): Auspuffkrümmer mit Auspuff- sammler unter dem Motor, Schalldämpfer hinten mit <u>kurzem</u> Konus (DGM 11069 S)	800	Fa. Detlev LOUIS Hamburg	zum Ende des Modelljahres 1974 CERIANI 38mm Telegabel; sonst wird das Modell 750SF2 bis zur Produktionseinstellung im Jahr 1976 nicht mehr verändert. Der 180mm BOSCH Scheinwerfer der LAVERDA 1000 wird bei der 750SF2 und ebenfalls bei der 750SF3 verbaut.
siehe 750SF (Modelljahr 1972); 2x 30 mm VHB Vergaser mit Luftfilter, SF1-Kurbelwelle (mit Rollenlager: links), Nockenwelle: [8]	keine Änderungen, siehe 750SF2 (Modelljahr 1974)	300	Fa. Detlev LOUIS Hamburg	Ab Fahrgestell-Nu.: *18xxx*, ca. Modelljahrmittle 1975, der "letzte" Versuch, das 750GT Tourenmodell wieder aufleben zu lassen, diesmal als 750GTL. Für die damalige Zeit mit "altem" Design/Ausstattung: keine Scheibenbremsen; dafür aber viel zu teuer !!
keine Änderungen, siehe 750SF2 (Modelljahr 1975)	keine Änderungen, siehe 750SF2 (Modelljahr 1975)	300	Fa. Detlev LOUIS	Der "große" Motor wird, fast unverändert (nur geänderte Nockenwellen), ca. 8000 mal produziert; sonst keine Änderungen, bis zur Produktionseinstellung, gegenüber 750SF2 (Modelljahr 1975)
keine Änderungen, siehe 750SF2 (Modelljahr 1975)	keine Änderungen, siehe 750SF2 (Modelljahr 1975)	400	Fa. Detlev LOUIS Hamburg	der "Schwanen"gesang der LAVERDA 750 Reihe. Neue Verpackung, für Mitte der (19')70 Jahre (ver-)alteter Motor und viel zu teuer. Mit dieser Variante läuft die Serienfertigung der LAVERDA 750 aus. Bei LAVERDA wird die Serienproduktion der 1000 ausgeweitet.
keine Änderungen, siehe 750SF2 (Modelljahr 1975)	keine Änderungen, siehe 750SF2 (Modelljahr 1975)	100	Fa. Detlev LOUIS Hamburg	die Fahrgestellbuchstaben ändern sich bei "SF3" von LAV.750SF2 auf LAV.750SF3. Die Serienfertigung der LAVERDA 750 läuft aus.
keine Änderungen, siehe 750GTL (Modelljahr 1975)	keine Änderungen, siehe 750GTL (Modelljahr 1975)	100	Fa. Detlev LOUIS Hamburg	das Modell 750GTL verkauft sich nicht. Die Produktion wird in diesem Modelljahr ebenfalls eingestellt ! Die Produktionsvorbereitung der neuen (2 Zylinder 4 Ventile) LAVERDA 500 beginnt.
(ohne LAVERDA 750SFC) : ca.	18164	300	Fa. Detlev LOUIS Hamburg	Restbestände; was noch da ist, z. B. "SF1" -Rahmen u. Räder, d.h. Räder mit LAVERDA Trommelbremsen 2. Serie, wird in geringer Stückzahl ("Klein- bzw. Auslaufserie" mit ca. 100- 300 (?) Fahrzeuge) verbaut. Die Produktion der LAVERDA 500 ist aufgenommen.