

FORMULA



500



Pepo Rosell, ehemals der Macher von Radical Ducati, ist inzwischen für fast alles offen. In seiner neuen Werkstatt namens XTR nimmt er sich die verschiedensten Motorräder vor. Auch diese Laverda kommt **AUS MADRID**

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: PHOTOPCM

Orange, typisch Laverda. Motor, Rahmen und Tank dieser Monty stammen tatsächlich aus Breganze und aus dem Jahr 1978. Eine 500er Alpino war die Basis, es ist vieles verändert worden und vieles neu hinzu gekommen



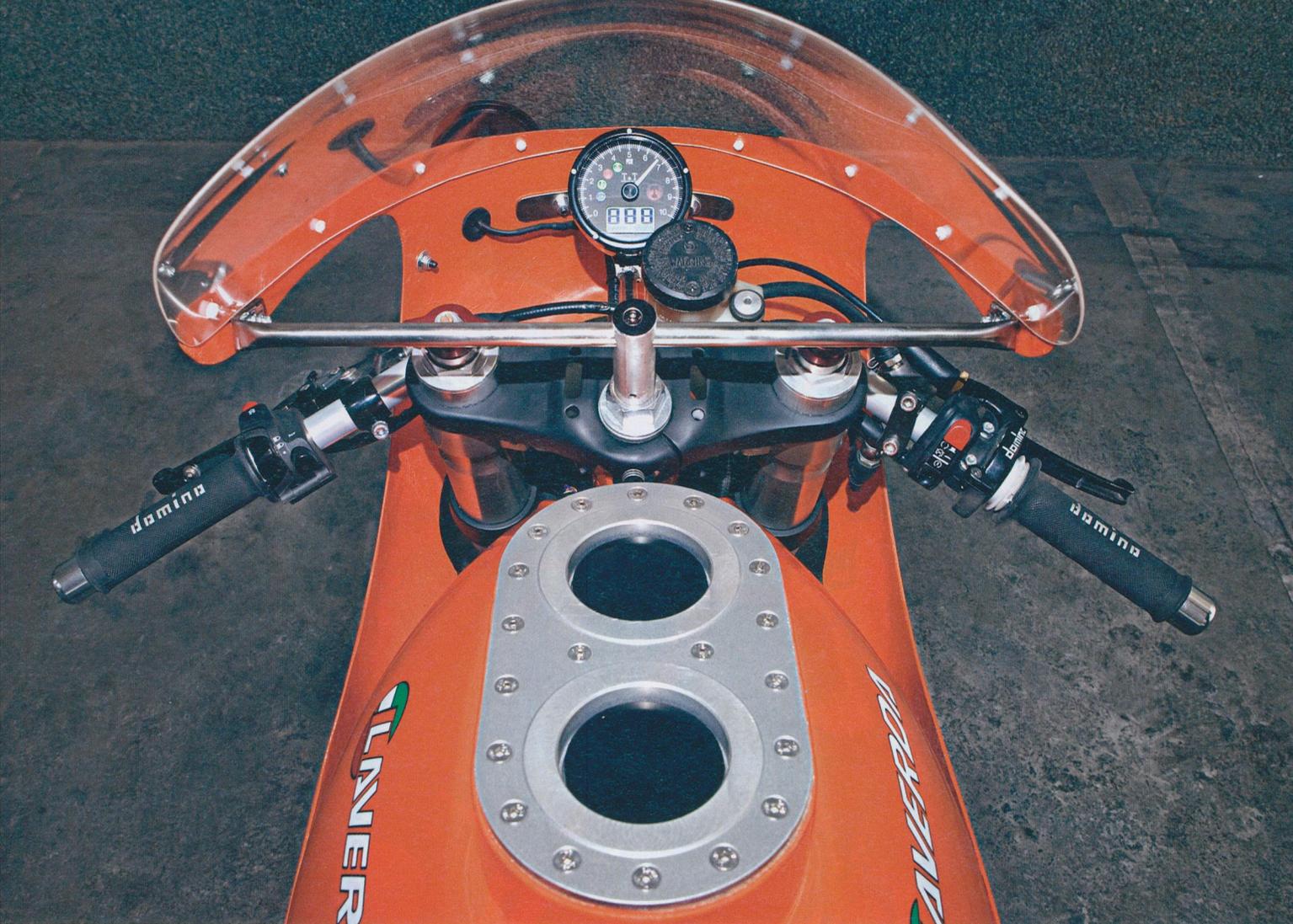
Wo jetzt noch XTR Pepo steht, soll durchaus ein Kennzeichen montiert werden. Bis Baujahr 1983 gelten bekanntlich die lockeren Bestimmungen aus der guten alten Zeit. Damals war die Laverda Montjuic eine Rennmaschine mit Straßenzulassung. Hier nun mit klassischen Rückleuchten von Montesa und mit einem – für heutige Verhältnisse – moderaten 150er-Hinterreifen

Exklusiv für Ducati, beziehungsweise für Radical Ducati, steht Pepo Rosell nicht mehr. Mit zahlreichen spektakulären RAD-Ducatis ist er bekannt geworden, doch dieses Kapitel hat der stolze Spanier – aus verschiedenen, vor allem privaten Gründen – abgeschlossen. Nach einer längeren Pause ist er nun wieder aktiv, jetzt als XTR Pepo. Nachdem RAD eine Abkürzung für Radical war, soll XTR extrem bedeuten. In Pepos neu firmierter Werkstatt steht der Eingang für fast alles offen. Diverse Projekte auf japanischer Basis sind bereits darin entstanden, und sogar BMWs sind bei XTR ins Cafe Racer-Licht gerückt worden. Doch am heftigsten schlägt Pepos Herz nach wie vor für Motorräder aus Italien. Neben Ducati gibt es da bekanntlich einige Alternativen. Oder besser: gab es. Damit wird das Spektrum noch bunter.

Orange wie Laverda zum Beispiel. Diese Marke weckt Erinnerungen, auch bei Pepo Rosell: „In den 1980er Jahren hatte ich eine Ducati Pantah 600 und war mit anderen Pantah-Fahrern befreundet. Laverda war für uns damals quasi der Feind. In allen spanischen Rennserien oder auch bei Langstreckenrennen war am Ende entweder eine Ducati Pantah oder eine Laverda Montjuic vorn. Fast an jedem Wochenende wurden die Kämpfe zwischen diesen beiden Marken und ihren Konzepten ausgetragen. Dabei war die Montjuic ein vergleichsweise rarer Typ, auch in der Rennszene. Und sie war noch extremer als die Ducatis. Deshalb ist sie mir, im Hinblick auf XTR, wieder in den Sinn gekommen. Mit meiner Monty möchte ich diese Ära noch einmal aufleben lassen. Außerdem macht ja sonst kaum noch jemand etwas aus den alten Laverda-Resten – so ist es für mich eine umso reizvollere Herausforderung gewesen.“

Seit den motorsportlichen Spektakeln, auf die Pepo zurück blickt – ein bisschen wehmütig, wie es scheint – sind inzwischen rund 35 Jahre vergangen. Im Laverda-Werk in Breganze wurde schon längst das Licht aus und nicht wieder an gemacht. Um die Jahrtausendwende verliefen die letzten Wiederbelebungsversuche mit dieser Marke in jenem Sande, der durch die Uhr des italienischen Motorrad-Mikrokosmos rieselt. Wobei die glücklosen Reanimateure am alten Reihenweizylindermotor angesetzt hatten, wie Pepo, allerdings mit mehr Hubraum sowie mit elektronischer Benzineinspritzung und zum Schluss wassergekühlt. Beim Herzen der XTR-Laverda Monty handelte es sich ursprünglich um den Antrieb einer 500er Alpino aus dem Jahr 1978.

Auf Basis dieses Serienmodells entstand damals auch die Rennversion – mit Straßenzulassung. Benannt wurde die Montjuic nach einem Hügel in Barcelona, an dem offizielle Bergrennen gefahren wurden. Formula 500 hieß die Halbliter-Klasse. Im



Konsequent arrangiert: Zentral vor dem Fahrer imponieren die für Langstreckenrenner typischen Tank-Schnellverschlüsse. Ein kleines rundes Kombi-Instrument von T&T muss genügen – und tut es multifunktional auch. Unten die beiden Super-Mario-Megaphone, dazwischen der Eigenbau-Cantilever





Wäre auch heute noch spektakulär am Montjuic in Barcelona: die Monty von XTR aus Madrid. Bis zu 70 spitze PS bei unter 170 Kilogramm – vollgetankt. Im für Laverda so typischen Heckbürzel sitzt ein leichter Lithium-Akku

milden Alltagstrimm für die Alpino kam der Reihentwin nicht einmal auf 50 PS, doch mit entsprechenden Nockenwellen, Kolben, Vergasern, Auspuffen und weiteren Formel-Teilen konnte diese Hürde locker übersprungen werden.

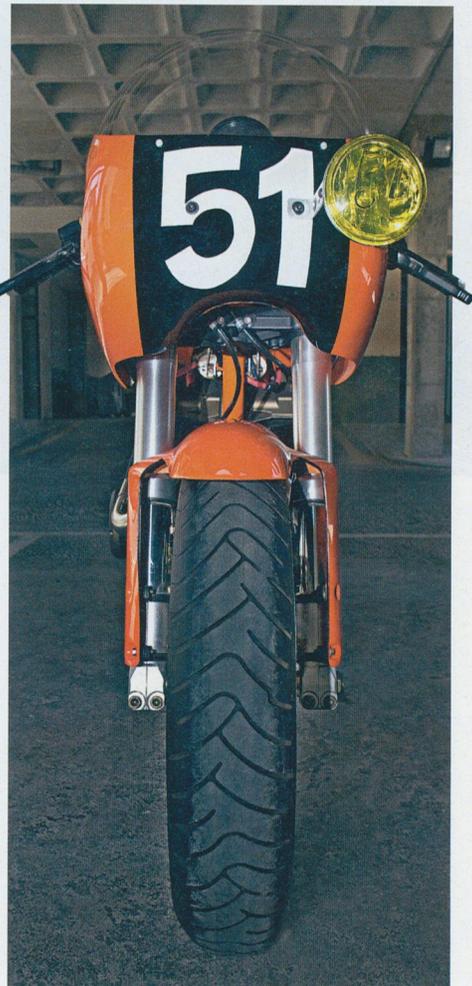
Entsprechende Komponenten stecken auch in der Monty von XTR. „Zirka 70 PS“ nennt Pepo als Spitze – bei tatsächlich arg spitzer Leistungsentfaltung und knapp fünfstelliger Drehzahl. Deshalb wurden die Montys zu ihrer Zeit mit Zweitaktern verglichen, deshalb galten sie als extrem. XTR

Pepo mag das, und auch zu laut kann es ihm kaum sein. Schalldämpfung ist von den beiden Super-Mario-Megaphonen jedenfalls kaum zu erwarten. Im Rennbetrieb wurden einst Zwei-in-eins-Ausführungen bevorzugt, doch zumindest beim Schalldruck dürfte das nicht viel Unterschied ausmachen. Eher beim Gewicht. Mitsamt 17 Litern Sprit im langstreckensportlich modifizierten Alpino-Tank wiege seine Monty jedoch nur 169 Kilogramm, sagt der Spanier freudig erregt. Dabei hat er das Fahrwerk modernisiert und auf deutlich jüngere Räder



Früher Radical Ducati,
jetzt XTR: Pepo Rosell
aus Madrid

Im Stil der Langstreckenrenner, also mit
improvisiert erscheinender Lampe an der Front-
verkleidung, neben der Startnummer



gestellt: Von einer Ducati Monster 1000 stammt die Upside-down-Telegabel mit samt Rad und Bremsen. Einer Suzuki Bandit 600 entnahm Pepo die zweiarmige Hinterradschwinge, die er zur Cantilever-Ausführung mit direkt angesetztem Zentralfederbein aufgerüstet hat. Ebenfalls von der Bandit ist das mit einem 150er relativ schmal bereifte Hinterrad samt Bremse übernommen worden. Es muss sich hier jedoch andersherum drehen, denn die Kette läuft auf der rechten Seite. Typisch Laverda – und typisch Pepo. □

TECHNISCHE DATEN: XTR-LAVERDA MONTY

Preis: 18 000 Euro

Leistung: maximal zirka 70 PS (52 kW) bei 10 000/min, Drehmoment 50 Nm bei 8000/min

Motor: Typ Laverda 500 Alpino (1978). Viertakt-Zweizylinder-Reihenmotor, luftgekühlt. Hubzapfenversatz 180 Grad. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Formula 500-Nockenwellen und Kolben, größere Ölpumpe. Bohrung x Hub 72,0 x 61,0 mm, Hubraum 497 ccm, Verdichtung zirka 11,0. Zwei Dell'Orto-Vergaser, Ø 34 mm, mit separaten DNA-Luftfiltern. Eigenbau-Abgasanlage mit zwei Super-Mario-Megaphonen. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichterringkette

Fahrwerk: Stahlrohrrahmen Typ Laverda 500 Alpino (1978), modifiziert. Vorn Upside-down-Telegabel Typ Ducati Monster 1000, Ø 43 mm, Federweg 130 mm. Hinten Stahlprofil-Zweiarmschwinge Typ Suzuki Bandit 600 mit zusätzlichem Oberzug (Cantilever) und einstellbarem YSS-Federbein, Federweg zirka 120 mm. Leichtmetallguss-Räder, vorn Typ Ducati Monster 1000, hinten Typ Suzuki Bandit 600, Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 150/70ZR17. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 320 mm, mit Brembo-Zangen, hinten Scheibenbremse, Ø 220 mm, mit Tokico-Zange. Radstand 1450 mm. Sitzhöhe 790 mm. Laverda-Tank, modifiziert, Inhalt 17 Liter. Gewicht vollgetankt 169 kg

Kontakt: XTR Pepo, Pepo Rosell, Madrid, Spanien, www.xtrpepo.com