

# Klassik Motorrad

MOTORRAD-LEGENDEN  
und YOUNGTIMER

**50 Jahre  
KTM**

Die ganze Geschichte  
auf 22 Seiten!

Erster Laverda-  
Langstrecken-Auftritt:  
24 h von Oss 1969

MOTORRADMAGAZIN

**MO**  
SONDERAUSGABE

JULI - SEPTEMBER 2003

Nr. 3

Deutschland € 4,90

Österreich € 5,50 · Schweiz CHF 9,00 · Belgien € 5,80  
Luxemburg € 5,80 · Niederlande € 5,20 · Italien € 6,10  
Spanien € 6,30 · Griechenland € 6,40 · Frankreich € 7,20  
Dänemark DKK 53,00 · Schweden SEK 62,00



**Erfolgsgeschichte  
Honda CB 900F Bol d'Or**

**Exklusiver Einzylinder  
Tonkin Tempest**

**Feiner Klassik-Racer  
NSU Rennfox**





## 60 Kawasaki W 650

Ein brandneuer Klassiker mit viel Umbau-Potenzial und Charisma



Titelfoto: Noll, O'Sullivan, Scheibe, Werk

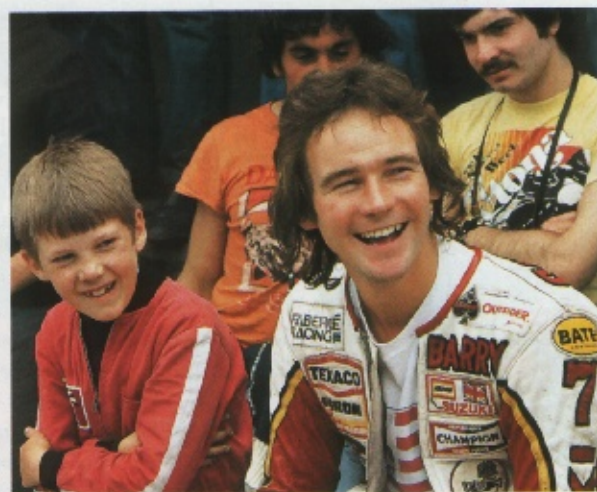
## 84 Laverda 1969 in Oss

Laverdas erster Einsatz in einem Langstreckenrennen beim legendären 24-Stundenrennen im niederländischen Oss 1969

## Barry Sheene

Dieses jugenhafte Lachen war sein Markenzeichen. Jetzt hat Barry Sheene sein Leder für immer abgelegt.  
Ein Nachruf

# 32



## YOUNGTIMER

### Honda CB 900 F Bol d'Or 74 ◀

Von der Rennstrecke auf die Straße: Mit der goldenen Schlüssel fing die Modellgeschichte des außergewöhnlichen Vierzylinders an

## SZENE

### Barry Sheene 32

Abschiedsgruß an einen faszinierenden Rennfahrer und Menschen, der vielen Fans unvergessliche Momente beschert hat

### Utz Raabe 82

Das Vereinsleben vieler Markenklubs steht und fällt mit den führenden Köpfen. Ein Leben für MV Agusta: Utz Raabe

## SERVICE

### Treffen und Termine 56

Ein Überblick über die europäische Markt-, Treffen- und Rennszene

### 07-Nummern 64

H-Kennzeichen oder rote 07er-Nummer: Welche kostengünstigen Alternativen gibt es zur Standardzulassung?

## MAGAZIN

### MZ im Irak 44

Zweitakter im Wüstensand: Wie die Motorräder aus Sachsen den Irak eroberten

### Laverda 1969 bei den 24 Stunden von Oss 84

Claudio de Ceola erlebte eine Reise ins Ich beim ersten 24-Stundenrennen der italienischen Motorradschmiede

## RUBRIKEN

Leitartikel 3

Inhaltsverzeichnis 4

News 6

Klassik-Foto 50

Klassik-Markt 52

Das (Vor-) Letzte 96

Leserbriefe 94

Vorschau, Impressum 98

Klassik Motorrad-Abo 99

24 Stunden von Oss – Laverdas erster Auftritt bei einem Langstreckenrennen

# Grenzerfahrung

**Er war 1969 einer der Auserwählten, die die legendäre italienische Motorradmarke Laverda bei ihrem Einstand in den Motorrad-Langstreckensport vertreten durften. Für Claudio de Ceola alias Dieter Reimann ein unvergessliches Erlebnis, das seinen weiteren Lebensweg entscheidend prägen sollte**

Text: Claudio de Ceola (gewidmet Hans von Hutten) · Fotos: Archiv, Werk, von der Schalk

Massimo Laverda hatte sich seine Siesta wirklich verdient. Auch schon allein deshalb, weil er mir noch vor dem Start am Samstag dieses blödsinnige Zeug in diesem hart gesprochenen Italiener-Englisch erzählt hatte:

„I have to tell you something! Can I speak from man to man?“ „Yes.“ „You have never been racing long distance before, have you?“ „No.“ „Listen and don't you forget! – Well, this is probably going to be a tough race and listen – you sure know how it feels good when you go to bed with your girl!“

Ich fühlte mich unangenehm – was soll denn das werden?

„You know, in the night all alone on the motorcycle, you will feel like worn out to your bones – and you want to stop it. You don't like it anymore at all, and when you really wish to give up and you are only thinking about a way to end all this and you have the desire to crash the motorcycle into something – remember my words! And remember that it will be only a few hours more to be with your girl again and then you go to bed with her. – You know?“ – „You must think this all the time then and not give up! Will you really remember this?“ – „Yes!“ – ?<sup>(1)</sup>

Seit Stunden fuhr ich nun schon als Roboter. Irgendwann hatte „ein anderer“ übernommen und ich wurde irgendwie von irgendwem ferngesteuert. Das wäre ja ganz komfortabel gewesen. Ohne die Kopfschmerzen.

Unsinn Kopfschmerzen! Mein Gehirn war in pulsierender Bewegung. Erst zog es sich zusammen und mein Schvermögen reichte nicht einmal mehr aus, die ein, zwei Meter zu sehen – ich schloss auch immer mal wieder die Augen, weil dann scheinbar der Schmerz einen Moment nachließ – dann wieder drückte es auf die Stirnknochen und die Augen wollten heraustreten.

Das war wohl auf die unendliche Erschöpfung, das immerwährende harte



**Claudio de Ceola: In Holland und Belgien trat er unter dem Namen Dieter Reimann an**

Beschleunigen und Bremsen und die zermalmenden Vibrationen des Epizentrums zurückzuführen.

Aber darüber dachte ich jetzt nicht nach. Ich schaute nur voller Sehnsucht auf die Bäume, die am Ende jedes geraden Stücks meine Referenzpunkte in allerletzter Sekunde waren. Ich würde ewig so weiterfahren müssen, auf immer und ewig, mein ganzes Leben lang würde das so gehen, und – ich wollte das nicht mehr!

Aufhören und Hans im Stich lassen, war ja undenkbar, aber wenn ich stürzen würde, wäre das sicher keine Schande. Wie sollten sie je erfahren, dass ich „aufgegeben“ hatte? Nein, ich müsste mich nicht schämen, sie würden sogar um mich trauern... Da fielen mir Massimos Worte wieder ein.

Angefangen hatte alles weniger dramatisch, ja, sogar mit einigen skurrilen Einlagen. Etwa ein Jahr vor diesem Rennen war ich nach Holland gefahren, um mehr Startmöglichkeiten zu bekommen. Den Tip

hatte ich von Walter Sommer, einem damals bekannten Rennfahrer aus Köln. Von ihm hatte ich auch gelernt, sofort, nachdem ich es in den Nachrichten gehört hatte, zu den Absturzstellen unserer wunderbaren „Starfighter“ (US-Kampffjet der Bundeswehr) zu rasen. Denn wenn die wieder einmal, nicht zu weit von Köln entfernt, in irgend einem Acker steckten, konnten wir dort in den Feldern verstreut Titanstücke und Fetzen von Dural, einerhochfesten Alu-Legierung, finden. Meist führten uns die Dorfkinder hin.

Phantastische Materialien, um daraus Radachsen drehen zu lassen und Motorhalteplatten zu machen. Alles sehr viel stärker und leichter als die Serienteile.

Walter Sommer hatte mir auch seine Empfehlung an Hans von Hutten mitgegeben, einem Freund von ihm.

Ich stellte mich also eines Tages bei Hans vor. Vor dem Rennen in Rosmalen (bei S'Hertogenbosch) war das. Das wurde dann

**„Ich liebe es, auf verbotenen Meeren zu fahren und an barbarischen Küsten zu landen.“**

Melville – Moby Dick

auch mein erstes Rennen in den Niederlanden und mein erster Sieg dort.

Vielleicht war das kein besonders glückliches Erlebnis für Hans von Hutten gewesen, dem holländischen Meister der 500 ccm-Klasse, auf seiner Norton.

Er, der Sieggewohnte, wurde Zweiter hinter so etwas wie einem „Neuling“. Denn diesen Eindruck von mir konnte er haben nach meinen vielen Fragen an ihn über Kerzenwerte, der Übersetzung (Ritzel/Kettenrad), Reifenluftdruck, undsoweiter.

Aber welch großes Herz hatte er später gezeigt, als er mich zu seinem Teamgefährten für das 24 Stunden-Rennen gewählt hatte, gegen den ausdrücklichen Wunsch



Aufstellung vor der technischen Abnahme: Mehr als vierzig Teams nahmen am zermürbenden Langstreckenrennen von Oss im Jahr 1969 teil

des niederländischen Laverda-Importeurs Raymakers Import. Der hätte viel lieber einen Holländer als zweiten Fahrer gesehen. „Ich fahre nur mit Dieter“, hatte Hans zu Jan Raymakers gesagt. „Mit ihm holen wir den Sieg, und das ist wichtiger als zwei holländische Namen und irgendein Platz hinten.“

Wie dankbar ich war, hatte ich Hans dann leider nie gesagt, aber ich denke, er hat es gewusst. Seinen männlichen Großmut habe ich auch später oft bemerkt. Nach „Rosmalen“ habe ich manches 500er-Rennen, das ich in Holland gefahren bin, gewonnen, und er hat mir jedesmal herzlich gratuliert.

Raymakers hatte mich also angerufen und zu den „24 Stunden von Oss“ eingeladen. Wir wohnten in einem zauberhaften Hotel. Ich empfand das so, es lag hinter Rosenhecken. Meine eigene Rennmaschine, eine Honda CB 490 RS – meine Bezeichnung, sie hatte größere Kolben von Mahle mit diesem Hubraum, tatsächlich nur 485 ccm – hatte ich mir selbst in einem langen und kalten Winter aus einer serienmäßigen CB 450 aufgebaut. Zum Glück verfügte ich über einen eigenen Werkstattraum. Der war aber praktisch unbeheizbar.

Wenn der Bollerofen dann nach stundenlangem Heizen den Raum auf minus fünf Grad Celsius gebracht hatte, empfand ich das als warm – und arbeitete fast jede Nacht einige Stunden an meiner Honda. ▷

**Immerhin fand das Rennen auch in den Tageszeitungen und Zeitschriften Hollands Beachtung. Besonders jedoch ein Jahr später, als 1970 schließlich gleich drei Laverda-Teams auf dem Podium standen**

100 coureurs, 45 machines  
20.000 liter benzine, 40 artsen en verplegers  
150 sleutelaars, 6000 meter gaas,  
2000 meter dranghekken, 130 politieagenten  
200.000 gulden, duizenden flesjes  
bier, en slaap, eindelijk veel slaap

**DE 24 UUR VAN OSS**

TEKST: HENK SCHUURMANS / FOTO'S: HERMAN BAAREN EN RIM WIPSTORVEL



**Alternative: Dieter Reimann nicht auf Laverda, sondern auf seiner privaten 450er Honda**

Und jetzt war ich hoffentlich (!) auf dem Weg zum „Werkspiloten“ samt vielen Mechanikern, die für das Motorrad sorgen würden!

Vorhin habe ich von skurrilen Einlagen gesprochen. Davon gab es einige.

Die „Laverdas“ – Massimo und Piero – sprachen mit uns nur Englisch. Hans sprach mit mir Niederländisch, und davon verstanden sie kein Wort. Wenn er mir zum Beispiel mit ganz ernstem Gesicht Witze erzählte.

Die erste Begegnung mit den Motorrädern – das muss am Mittwoch oder Donnerstag vor dem „Monsterrennen“ gewesen sein – verlief so: „Okay, wir können noch nicht auf der Rennstrecke trainieren, aber wir wüssten gerne, wie ihr mit den Maschinen zurecht kommt.“

Hans und ich wurden also mit dem Lkw und zwei Rennern in die Felder absichts von Oss gefahren. Dort sollten wir auf den asphaltierten Feldwegen mit Lehm- und

**Hans sah etwas blass aus, schluckte aber nur kurz und strahlte dann genau wie Massimo: „A great machine, fantastic, no problems!“**

Sandresten ein paar Runden unter Rennbedingungen drehen.

Das wurde schrecklich! Die Wege waren viel zu schmal und mit dem für mich vollkommen ungewohnten langen Radstand, dem hohen Schwerpunkt (voller Tank), den giftigen Bremsen (Ceriani) und der langgestreckten Sitzposition kam ich überhaupt nicht zurecht.

Vielleicht hätte ich mich nach einiger Zeit noch an manches gewöhnt, aber etwa nach vier oder fünf Runden stoppte uns Massimo Laverda bereits.

Siegesgewiss und strahlend vor Stolz fragte er – glücklicherweise zuerst Hans – denn ich hatte bei diesem „Eignungstest“ regelrechte Angst zu stürzen gehabt, und den Schweiß auf der Stirn stehen: „Tell me, what is your first impression?“ (2)

Dass Hans ein echter Profi war, wusste ich zu dem Zeitpunkt noch nicht. Er sah auch ein wenig blass aus, schluckte aber nur einmal und antwortete genauso strahlend wie Massimo: „A great machine, fantastic, no problems!“ (3)

Das sagte ich dann auch so auf, war aber sehr beunruhigt über meine eigene Unfähigkeit (meine Honda wog sicher 60 Kilogramm weniger) und konnte es kaum erwarten, mit Hans zu sprechen. Unter vier Augen habe ich ihn dann entsetzt gefragt: „Du kannst wirklich damit fahren?“ Er beruhigte mich ein wenig: „Wenn die anderen

### **Die Mechaniker sprachen kein Englisch und durch die Mentalitätsunterschiede kam es zu äußerst grotesken Situationen**

damit fahren können, lernen wir das auch noch. Glaub' mir, das ist Gewohnheitssache! Die Dinger sind einfach zu schwer und die Sitzposition stimmt auch nicht, die sollen uns den Lenker einfach etwas zurückstellen, was meinst du?“

Am nächsten Tag ging es dann zur Sache! Laverda hatte es irgendwie geschafft, die Strecke zu mieten. Das war nicht unfair, denn alle anderen 42 Teams kannten sowohl die Rennstrecke als auch ihre Motorräder. Wir nicht!

Während des Rennens sollten wir uns alle zu einer phantastischen Mannschaft entwickeln. Das war aber jetzt noch nicht so. Es entstanden Missverständnisse durch Sprachschwierigkeiten – die Mechaniker sprachen kein Englisch – und vor allem durch die Mentalitätsunterschiede gab es groteske Situationen.

Erst einmal wurden wir ausführlich über die Rennstrategie des Hauses Laverda aufgeklärt, natürlich auf Englisch, was an

sich schon komisch genug war, denn das „italienische Englisch“ ist nicht ohne Witz: „Also (well), wir haben natürlich die besten und schnellsten Maschinen. Es ist nicht nötig, dass ihr zu riskant fahrt. Das ist überflüssig, die Motorräder leiden, und wenn ihr herunterfallt, verlieren wir zu viel Zeit.“

Ganz wichtig ist es, dass ihr sauber und gleichmäßig eure Runden dreht und die Motorräder nicht zu hart bewegt.

Wenn wir im Rennen immer einen Vorsprung von einigen Runden haben, reicht das! – Okay?

Wir haben eine Ampel mitgebracht und die setzen wir heute ein. Besonders für das neue Team! – Okay, zuerst fahren wir uns alle ein wenig warm und gewöhnen uns an die Strecke. Dann kommt ihr zum Tanken, und danach versucht ihr so lange schnell, aber weich zu fahren, bis ihr auf der Ampel Grün seht.

Wir stoppen natürlich die Zeiten aller Fahrer. Wenn wir also feststellen, dass ihr schnell genug seid, zeigen wir euch Grün!

Once more: Wenn ihr euren Rhythmus gefunden habt und die Rundenzeiten auch stimmen, halten wir die Teambezeichnung (wir hatten „A“) auf einer Tafel unter die Ampel und zeigen Grün. Ihr könnt dann noch einige Runden so weiter fahren und dann zur Box kommen. – Okay?“ – „Okay!“

„Achtung! Wenn wir euch aber Rot zeigen, dann heißt das, dass ihr die Motorräder zu sehr belastet! Ihr müsst dann unbedingt weicher fahren, so lange, bis wieder Grün kommt. Verstanden?“ – „Okay – verstanden!“

Natürlich hatte ich das verstanden und auch ganz genau zugehört, denn das war ja scheinbar sehr wichtig, wenn es so oft wiederholt wurde. Nur hatte ich das Pech, als Erster auf die Reise geschickt zu werden. Die Reputation von Hans stand außer Zweifel, und nur ich musste noch zeigen, dass ich würdig war, eine Laverda zu fahren. Jedenfalls empfand ich das so.

**Die Mannschaft: Hans von Hutten (mit Bart) holte Dieter Reimann (links vorne) als zweiten Mann in sein Laverda-Team**





Spannung am Vorstart: Die Laverda-Mechaniker positionieren das Motorrad mit der Startnummer 29 für Dieter Reimann kurz vor dem Start



Momentaufnahme: Massimo Laverda, Startnummer 26, überholt eine hubraumschwächere Bultaco. Während der Nacht waren die Überholmanöver im Nebel teilweise haarsträubend

Tatsächlich hatte Hans recht behalten! Nach vielleicht zwanzig Runden, möglicherweise auch wegen des zurückgesetzten Lenkers, sah die Welt schon rosiger aus, und ich begann, nach der Ampel zu schielen, wenn meine 750 S bei Start und Ziel vorbeibrüllte.

„Nichts? – Na ja, wird schon werden.“ Ich fuhr ein wenig schneller, und leichte

Zweifel beschlichen mich: „Ich fahre doch gar nicht so schlecht! Genau wie sie es gesagt haben, schnell und weich.“

Kein Grün! Und ich legte zu! In drei Phasen hintereinander und jedesmal mehrere Runden lang und in jeder Runde schneller und schneller.

Zuerst rutschte die Laverda beim Her- ausbeschleunigen aus den Kurven auf dem

Hinterrad weg. Das ging so einige Runden lang. – „Kein Grün!“ Dann stand sie in den Kurven fast quer. – „Wieder nichts!“

Dann begann meine Freundin – wir kannten uns jetzt schon gut, und ich fuhr sie so wie eine gute Freundin – schnell und hart-zart mit beiden Rädern zu driften.

„Kein Grün!“ Jetzt begann ich ungewollt mit einer Orgie: „Ich bin zu langsam!“ – „Sie nehmen mich nicht!“ – „Alles oder nichts!“

Dass ich schon mehrmals an Brettoni oder Ritzitelli vorbeigefahren war, bemerkte ich überhaupt nicht, wirklich! Auch bei späteren Rennen und anderen fordernden Situationen habe ich bemerkt: Irgend etwas

### Die ganze Laverda-Mannschaft, die Mechaniker und die „Chefs“, zogen mich vom Motorrad und warfen mich hoch in die Luft

ist in meinem Kopf so gepolst, dass es auf „Notfall“ schaltet, wenn ich große Angst habe oder unter großer Spannung stehe. Ich fokussiere dann alle meine Sinne und Energien, um die Situation zu meistern und sehe einfach nichts anderes mehr als nur meine Aufgabe.

Die Laverda war tatsächlich ein magisches Motorrad. In den nächsten Runden



**Fahrerwechsel: Dieter Reimann übernimmt beim Stop das Motorrad von Hans von Hutten**

rutschte sie – eigentlich kam mir das nun schon ganz normal vor – in allen engen Kurven über beide Räder. Ich lernte schnell, das kontrolliert einzusetzen, war jetzt aber total verzweifelt! – „wieder kein Grün!“

Auf einmal ging es mir richtig schlecht! Ich fuhr in Rennen meist zehn bis zwanzig Prozent über dem Limit. Das waren jetzt aber fünfzig Prozent überm Limit. Mehr konnte ich nicht herausquetschen, mehr ging einfach nicht! Die Bäume an den Kurvenausgängen verfehlte ich in mehreren Runden nur knapp und baute mir eine heilige Wut auf. „Ihr könnt mich alle mal...! – Ich fahre gut!“

Hätte ich eine Keule gehabt, ich hätte sie erschlagen! Statt dessen legte ich mir in

## **Wir mussten schneller werden, um die Hondas abzuwehren. Dann begann um Mitternacht dieser teuflische Nebel aufzuziehen**

Gedanken Janis Joplin auf – „Me and Bobby McGee“ – und begann zu singen.

Ich fuhr jetzt in der Endphase meines Wutanfalls und begann gerade mit „Piece Of My Heart“ („Stück von meinem Herzen“). Für einen Augenblick dachte ich daran, SIE samt mir und dem Herzen von Janis am Ende der Geraden einfach hinzutrümmern.

Zum Glück begann der Motor gleich darauf nur noch auf einem Zylinder zu laufen. „Motor überdreht!“, dachte ich. Es war aber nur der Tank leer. Als ich die Boxen erreichte, gab es dort immer noch kein Grün, aber auch kein Rot für mich, denn die ganze Laverda-Mannschaft, die Mechaniker und die „Chefs“, zogen mich vom Motorrad, hoben mich hoch und warfen mich tatsächlich in die Luft. So freuten sie sich!

Ich war die besten Zeiten gefahren und niemand konnte verstehen, dass ich mich nicht auch freute und mitfeierte. Ich kam wie aus einer anderen Welt zurück und

fragte sie immer wieder und jeden einzeln, warum sie mir kein Grün gezeigt hatten. Sie wussten es nicht! Und schienen den Sinn meiner Frage auch nicht zu begreifen. „Du bist doch so toll gefahren und immer schneller und ganz sauber („ha-ha!“), was sollten wir dir denn da zeigen?“

Zurück nun zu unserem Rennen: Wir waren die Schnellsten und führten von der ersten Runde an. Eigentlich ist das ja der Sinn des Ganzen, doch wir saßen auch in der Falle. Das stellten wir aber erst später fest.

Der Start erfolgte am Samstagmittag. Nachdem wir schon eine Weile mit vollem Einsatz gerollt waren und einen ordentlichen Vorsprung erreicht hatten, gab es die ersten kleinen Probleme. Züge rissen, die Kette wurde gewechselt, die Brems- und Kupplungshebel nachgestellt und gefettet und so weiter, und so weiter. Dadurch verloren wir einige Zeit und eine „kleine“ Honda 350 (Henk Rekers/Jan van der Wal) schlich sich langsam heran, denn die lief einfach nur mit Tankstops und ohne sonstige „Pausen“ immer weiter.

Das Problem verschärfte sich und wurde irgendwann bedrohlich, als es anfang dunkel zu werden.

Es war Laverdas erster Langstreckenwettbewerb, und es gab viel zu lernen. Besonders das Rücklicht verhielt sich nicht kooperativ. Es hatte nur eine Birne, und die wurde sehr oft durch die Vibrationen gemeuchelt. Bei späteren Rennen haben sie drei Birnen eingebaut, glaube ich. Auch der Gaszug war nur einfach verlegt, und wenn der riss, dauerte die Reparatur zu lange. An andere Ausfälle erinnere ich mich nicht mehr so genau, aber es gab noch einige Kleinigkeiten. Natürlich wurden auch ab und zu die Räder ausgetauscht, mit neuen Reifen und Bremsen.

Wir mussten also bei Halbzeit des Wettbewerbs (und schon etwas aufgebraucht) immer schneller werden, um die Honda abzuwehren. Dann begann kurz vor Mitternacht dieser teuflische Nebel heranzukriechen.

Die Radiostation „KRO-Radio“ übertrug das „Monsterrennen“ („Monster-race“) live in ganz Holland, und sie hatten mir – vom Streckensprecher aufgeschnappt – den schönen Namen: „Der deutsche Teufel“ („De Duitse Duivel“) verliehen.

Manche Menschen sind überrascht, wenn sie unmittelbar und ohne Vorwarnung die Grenzen zum Metaphysischen überschreiten. Ich wurde in dieser Nacht auch überrascht, denn ich hatte meine ersten Erlebnisse in dieser Richtung, und einiges empfinde ich heute noch als übersinnlich.

Ich glaube, es gab auch eine Klasse bis 250 ccm. Jedenfalls überholten wir bei Tageslicht verschiedene Motorräder auf der Geraden mit erheblichem Geschwin-

digkeitsunterschied. In der Nacht und besonders in der Nacht-und-Nebel-Periode wurde der Unterschied an Speed deutlich größer. Wir waren sicher nicht besonders lebensmüde, hatten aber über so lange Zeit das Rennen angeführt, dass es uns als doppelte Niederlage erschienen wäre, jetzt noch besiegt zu werden (unserem Rücklichtbirnchen war es scheinbar sowieso egal, wie schnell wir fuhren. Mal hatte es nur fünf Runden lang Lust, dann leuchtete es wieder für fünfzig Runden).

Hans und ich flogen tatsächlich nahezu außerirdisch durch die Nacht. Vor mir

## **Nur für einen Wimpernschlag tauchten an meiner rechten Schulter im Nebel Schatten auf. Es waren überrundete Fahrer**

erschieden zum Beispiel dauernd irgendwelche flackernden roten Kerzen, und wir waren doch nicht in Amsterdam in „diesem Bezirk“. Auch heute noch denke ich manchmal darüber nach, wie wir wohl hundertmal oder öfter an diesen beinahe „stehenden“ Motorrädern vorbeigekommen sind.

Hilfswise habe ich mir selbst ein paar „logische“ Erklärungen angeboten: Wie Hans es gemacht hat, weiß ich nicht, aber ich bin in dem Nebel auf der Geraden ganz scharf links gefahren, wahrscheinlich in der Hoffnung, dass die langsameren Kollegen rechts bleiben, und mit dem Gedanken, vielleicht mal knapp neben der Strecke auf dem schmalen Grasstreifen dahinhoppeln zu müssen.

Das ist aber nie vorgekommen. Vorgekommen ist es jedoch mehrmals, wenn auch nur für einen Wimpernschlag lang, dass



**Piero Laverda im Sattel: Bruder Massimo nahm aktiv am Rennengeschehen von Oss teil**



**Schmerzliche Augenblicke: Massimo Laverda (Mitte) hält sich den Kopf und kann den kapitalen Motorschaden durch Ventilabriss kaum fassen**

an meiner rechten Schulter ein massiver Schatten auftauchte.

Der Klang der Motoren änderte sich jetzt von Minute zu Minute, denn der Nebel wurde dichter.

Massimo Laverda verabschiedete sich mit den Worten: „You must understand this, I have wife and children.“<sup>(4)</sup>

Das C-Team machte also „Siesta“ um Mitternacht. Sie hatten recht, aber wir – Hans von Hutten und ich – wollten uns

### **Massimo Laverda verabschiedete sich mit den Worten: „You must understand this, I have wife and children.“**

hier als offizielle Werkspiloten qualifizieren, und eine Rennpause passte nicht recht zu diesem Plan.

Ich hörte Massimos Worte nur beiläufig, weil ich darüber nachdachte, was ich diesen unfahrbaren Bedingungen entgegenzusetzen hatte. Wie durch einen Feenschleier waren wir schon eine Weile von der realen Welt abgegrenzt.

Die Sicht ging gegen Null, und das bei fast 200 km/h auf der Start- und Zielgeraden. Hans hatte übernommen, und ich konnte wieder einmal eine Stunde Pause

machen, die keine war, denn erst einmal wollten die Mechaniker alles mögliche wissen. Dann musste ich Müsli und Orangen essen. „You know, this is good for your brain“<sup>(5)</sup>, dann „musste ich mal“. Dann die Uhr ablesen: 15 Minuten „Pause“ waren schön verloren. In den Wohnwagen gehen, die Kombi von den Schultern ziehen lassen, hinlegen – 20 Minuten weg!

Tatsächlich war es meist so, dass der jeweilige Fahrer schon nach etwa 45 Minuten wieder an die Box kam.

Entweder war der Tank leer, die Kupplung oder die Bremsen wurden nachgestellt, die Kette gespannt, oder wieder einmal war das Rücklichtbirnchen durchgebrannt (und die Rennleitung zeigte dann nach zwei bis drei Runden die schwarze Flagge), oder die Kupplungshand hatte einen Krampf und war minutenlang ausgefallen. Oder es gab etwas anderes. Oder alles auf einmal.

Der Nebel war grausam! Noch nie zuvor war ich bei zwei Metern Sicht mit dem Motorrad unterwegs gewesen – auch nicht auf der Autobahn. Und das hier waren „De 24 Uhr Van Oss“, auf der nur 3,1 Kilometer langen Rennstrecke, und hier würde sich entscheiden, ob wir für das folgende Jahr einen Vertrag als Werksfahrer erhalten würden.

Der Kurs bestand aus einer Geraden von zirka 1,2 Kilometern Länge und der

Rest aus elf Kurven mit schönen, aber massiven Bäumen. Manche Stämme an den Kurvenausgängen wärmten sich an Strohhallen, denn es war kalt geworden.

Bis zu diesem Tag hatte ich nirgendwo lernen müssen, nach dem Gehör zu fahren und noch weniger hatte ich beim Fahren abgezählt: „Eins, zwei, drei, ist die Kurve schon vorbei?“ Nein, ganz so war das

#### **Deutsche Übersetzungen**

- (1) „Ich möchte dir was sagen! Kann ich von Mann zu Mann sprechen?“ „Ja.“ „Du hast noch nie ein Langstreckenrennen gefahren, oder?“ „Nein.“ „Hör zu, und vergiss das nicht! Also, das wird vielleicht eine harte Sache, und hör zu – du weißt bestimmt, wie gut du dich fühlst, wenn du mit deinem Mädchen ins Bett gehst?“ (Ich fühlte mich unangenehm – was soll denn das werden?)  
„Weißt du, in der Nacht, ganz allein auf dem Motorrad – du fühlst dich ausgepresst bis auf die Knochen – und du willst aufhören. Du hast keine Lust mehr, überhaupt keine mehr, und wenn du nur noch daran denkst, wie du ein Ende machen kannst und du nur noch den einen Wunsch hast, das Motorrad irgendwo reinzuballern – denk an meine Worte und denk daran, dass es nur noch ein paar Stunden sind, bis du wieder bei deinem Mädchen bist – und dann kannst du mit ihr ins Bett. Verstehst du? Du musst die ganze Zeit daran denken – und nicht aufgeben! Wirst du wirklich daran denken?“ – „Ja!“ – ?
- (2) „Sag mal, was ist dein erster Eindruck?“
- (3) „Ein tolles Motorrad, phantastisch, keine Probleme!“
- (4) „Ihr müsst das verstehen, ich hab' Frau und Kinder.“
- (5) „Das ist gut für's Gehirn, weißt du!“



nicht, aber jetzt beim Erinnern und Aufschreiben muss ich doch tatsächlich grinsen. Damals war das nicht der Fall!

Die Strecke war unkonventionell angelegt. Neben der langen Start- und Zielgeraden gab es keine Bäume, aber Laternenmasten. Der folgende Rechtsknick – ein echtes Mistvieh! Die enge Kurve machte

### **Es ist unglaublich, wie eng man sich mit einer Kurve befreunden kann, wenn man ihr zum hundertsten Mal begegnet**

zu, dann folgten Bäume ganz dicht an der Straße und danach wieder drei verzwickte Krinkel. Noch mal rechts herum, fast genauso schlecht, aber nach diesem Bogen ging es im Schlangenritt weiter, mit echter Laverda-Beschleunigung bis in den fünften Gang in drei oder vier langgezogenen, welligen Schwüngen in einer regelrechten Allee bis zu der Rechtsecke, die ich vor dem Nebeleinbruch mit driftendem Vorder- und Hinterrad durchfuhr. Diesen Fahrstil hatte ich mir erst in den abgelaufenen Stunden sauber antrainiert, doch er funktionierte jetzt nicht mehr.

Weitere Tricks hatte ich in einer Wundertüte gefunden, die ich irgendwann unterwegs geöffnet hatte. Der Motor klang zwischen den Bäumen – also in der „Allee“ auf der Rückseite des Kurses – anders. Wenn dann das „Echo“ dort verblasste, waren dies die baumfreien letzten Meter. Dann zählte ich nur schnell bis drei und bremste hart, um noch die folgende Rechtskurve zu erwischen. Korrekturen waren im Hellen durch den Driftwinkel möglich. Aber jetzt bei „Sicht Null“ ließ ich mir etwas Neues einfallen: Ich legte das Motorrad einfach auf die Seite und eierte aus dem Eck, bis ich querab die ersten Strohballen der Start- und Zielgeraden erahnen konnte. Es ist unglaublich, wie eng man sich mit einer Kurve befreunden kann, wenn man ihr zum hundertsten Mal begegnet ist.

Dann wieder Vollgas bis in den fünften Gang. Drehzahlmesser ablesen und bei 7000 anfangen zu zählen – jetzt langsamer – eins, zwei, drei, vier, und Vollbremsung. Das war der üble Rechtsknick nach der Geraden, und wie so etwas möglich war, weiß ich auch nicht mehr, aber so, oder in etwa so, habe ich es gemacht, und es passte immer irgendwie, denn jede Kurve, jeder Baum, die Wellen und Flecken der Straße, der Ton des Echos der Bäume und Masten, die Position der Strohballen, die Geräusche der Generatoren, jedes Bremsen, Schalten, jeder Drehwinkel des Handgelenks am Gasgriff – alles hatte sich in den vergangenen Stunden in meinen Nervenbahnen ge-

speichert. Deutlich eingekerbt, wie in eine Schallplatte gepresst, deren eine Rille ich jetzt immer und immer wieder abhörte.

Die Zeitnehmer und Rundenzähler sind in dieser Nebelnacht auch ganz schön umnebelt gewesen. Mal hörte ich an den Boxen etwas von 13 Runden Vorsprung, dann waren es plötzlich nur sieben Runden, was bei der kurzen Strecke wenig war.

Jedenfalls ist dann kurz vor dem Ende des Wettbewerbs und wieder bei strahlender Sonne, in unserem Motor ein Ventil abgerissen. Ich erinnere mich daran genau! Es geschah, als Hans fuhr, aber ebenso hätte es mir passieren können. Der tatsächlich außerirdische Chefmechaniker Nino Caretta hatte noch den Motor aufgemacht, aber es war zu viel zerstört.

Dieser Mann war die Ruhe selbst, arbeitete allerdings wie ein besonders flinkes Eichhörnchen.

Irgendwo habe ich gelesen, dass alle drei Laverdas um etwa 8.30 Uhr morgens ausgefallen sein sollen. – Das stimmt nicht!

Es war Massimos Motorrad, das zu dieser Zeit nicht mehr wollte. Bei seiner Maschine haben sie es aber geschafft, den Motor wieder in Gang zu bringen, und so erreichten sie noch den vierten Platz.

Wann die zweite Laverda ausgefallen ist, weiß ich nicht mehr, aber „unsere“ rannte noch bis etwa zehn oder elf Uhr.

Tatsächlich war bei Hans etwa um halb neun die Kette gerissen, und er musste unsere Freundin fast um den ganzen Kurs schieben.

Das hat uns vielleicht den Sieg gekostet. Ich meine, die Honda war durch diesen enormen Zeitverlust vor uns geraten und bei der Aufholjagd geriet dann möglicherweise auch mal der Drehzahlmesser in den roten Bereich. Weil es so kurz vor Rennende geschah, konnte Caretta die Repara-

tur nicht mehr ausführen. Ich glaube mich zu erinnern, dass er Tränen in den Augen hatte.

Wir standen da, Hans und ich, beide hoffnungslos deprimiert. Und wieder war es Hans, der mich nach einer Weile aufzumuntern versuchte: „Weißt du was, wir machen das im nächsten Jahr klar!“

Und ich, der ich doch für Laverda meine Seele verschenkt hatte und beinahe noch mehr für eine Karriere als Werkspilot gegeben hätte, antwortete: „Hans, das schaffe ich nicht noch einmal!“

Dennoch bin ich Laverda bis heute dankbar für dieses Rennen voller phantastischer Erlebnisse und Ereignisse. Und ich darf sagen: Diese 24 Stunden haben mein weiteres Leben beeinflusst. Ich habe vor „Unmöglichem“ wenig Respekt, und bin später auch noch anderen Wundern begegnet.

Ein Jahr später holte sich die Firma Laverda alle drei Podiumsplätze in Oss als

### **Ich darf sagen: Diese 24 Stunden haben mein Leben beeinflusst, und ich habe seitdem vor „Unmöglichem“ wenig Respekt**

Auftaktsieg zahlreicher Laverda-Rennsport-Erfolge. Mit Brettoni/Dossena auf dem ersten Platz. Hutten/van der Wal wurden Zweite, und das dritte Team im Ziel waren die Fahrer Somers/de Laet.

Hans von Hutten/Piet van der Wal hatten bis kurz vor Rennende mit vier Runden Vorsprung geführt. Durch einen Kettenriss verloren sie sechs Runden und schafften es aber, bis auf eine Runde wieder an die Sieger heranzukommen. □



„Heile lassen“, ein frommer Wunsch von Reimann. Obwohl die Teams von schweren Unfällen verschont blieben, spielte im ersten Jahr der Defektteufel den Laverda-Teams üble Streiche

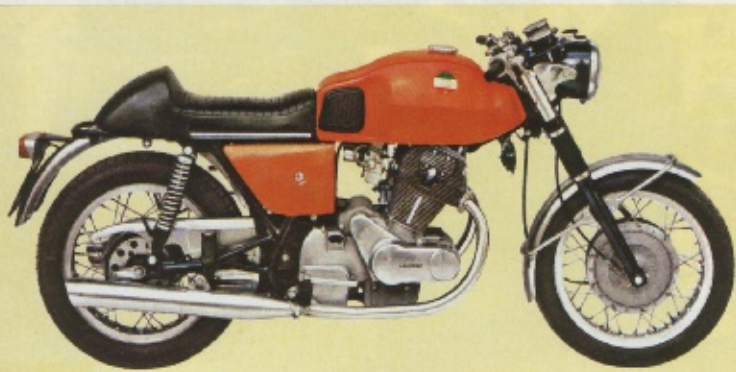


**Wieder im Tageslicht:  
Nach durchfahrener Nacht im  
Nebel geben die Fahrer  
der 24 Stunden von Oss anno  
'69 noch einmal alles**

**Von der Rennstrecke  
auf die Straße: Besonders  
die SFC-Wettbewerbs-  
modelle profitierten nicht nur  
in der Werbung von Laverdas  
Erfolgen**

#### 24 Stunden von Oss 1969

<b>Werksteams:</b>	Team A, Startnummer 29: Hans von Hutten (NL) und Dieter Reimann (D) Team B: Finetti/Ritzitelli (beide I) Team C: Massimo Laverda und Augusto Brettoni (beide I)
<b>Motorrad:</b>	Laverda 750 S Rennversion (Vorgängermodell der 750 SFC)
<b>Chefkonstrukteur:</b>	Luciano Zen
<b>Chefmechaniker:</b>	Nino Caretta
<b>Rennstrecke:</b>	Oss/Niederlande, Länge 3,1 km, mit 1,2 km-Gerade, Rest Kurven
<b>Rennraten:</b>	Durchschnittsgeschwindigkeit: zirka 125 km/h Schnellste Runden: zirka 145 km/h Gefahrenre Runden: knapp 1000 Gefahrenre Kilometer: zirka 2800 Zuschauer: zirka 64 000 Zeitpunkt: 14. bis 15. Juni 1969



Laverda 750 S von 1969: Sportliches Gegenstück zur GT mit schärferen Steuerzeiten und offenen Vergasern. Wurde nur ein Jahr produziert und dann von der SF abgelöst



Kam 1968 parallel zur 650er und blieb bis 1972 im Programm: Die GT (Granturismo) wandte sich an die Tourenfahrer unter den Laverda-Fans

## Laverdas 750er-Zweizylinder

# Twin-Story

Text: Guntram Jordan · Fotos: Archiv, Werk

Die Urmutter der 750er Laverdas kam noch in schaumgebremster Version daher. 1966 wurde auf der Londoner Earls Court-Show der erste Prototyp der Generation vorgestellt, die den Mythos Laverda begründen sollte: die Laverda 650. Ein kurzhubiger Paralleltwin (Bohrung 75 Millimeter, Hub 74 Millimeter), nach englischem Vorbild mit 360 Grad Hubversatz, einer über eine Kette angetriebenen, obenliegenden Nockenwelle und Elektrostarter bot Details, die kein anderes Motorrad dieser Klasse in jener Zeit zu bieten hatte. Der Brückenrahmen besaß keine Unterzüge, die großen Trommelbremsen in den Drahtspeichenrädern versprachen ausreichende Bremswirkung. Doch die Zeit der 650er war schnell vorbei. Nur 52 Maschinen mit den „kleinen“ Motoren wurden gebaut, anschließend vergrößerte man bei Laverda durch Aufbohren

der Zylinder auf 80 Millimeter den Hubraum auf den beim Publikum populären dreiviertel Liter.

1969 waren die Modellvarianten „S“ (Sport) und „GT“ (Granturismo) im Angebot. Die GT hatte eine zahmere Tourenauflegung in Motor und Fahrwerk (Grimeca-Trommelbremsen, Smiths-Instrumente und Bosch-Scheinwerfer), die Sportversion 750 S besaß schärfere Steuerzeiten, offene Vergaser, konvexe Kolbenböden und brachte rund 60 PS im Gegensatz zu den zahmeren 52 PS der GT auf die Anzeige des Prüfstands. Während die GT weitgehend unverändert weitergebaut wurde, erschien bereits 1970 die 750 SF (Super Freno/Superbremse). Die von Francesco Laverda konstruierte und im eigenen Betrieb gefertigte Duplexbremse hatte satte 230 Millimeter Durchmesser.

Als zusätzliches Angebot an die sportbegeisterten Laverda-Fans und Produkt der Langstreckenrennerfahrten von Laverda erschien parallel das straßenzulassungsfähige Sportmodell SFC. Halbschale, Höcker-sitzbank, Alutank, Stummellenker, zurückverlegte Fußrasten, eine Zwei-in-eins-Auspuffanlage, Doppelduplexbremsen und TT 100-Niederquerschnittreifen sowie viele weitere Technikscherkerln machten die SFC nicht nur optisch zu einem Genuss. 1973 erschien bei den Straßenmodellen die SF 1 mit größeren Dell'Orto-Vergasern (36 mm), größeren Ventilen, Lucas-Instrumenten und leiserem Auspuff- und Ansaugeräusch. Charakteristisch für diesen Jahrgang ist das Interferenzrohr vor den



Seltener Vogel: Nur 52 Stück der 650er Laverda wurden gefertigt, dann wurden die Bänder gestoppt, um die 750er-Baureihe anlaufen zu lassen



**Kam 1970 und ging 1972: Die SF1 (steht für Super Freno/Superbremse) mit der von Francesco Laverda entworfenen Duplexbremse**



**1974 führte die SF2 als jüngster Spross die SF-Baureihe weiter. Auffälligste Neuerung: Die massive Brembo-Doppelscheibenbremse**

Zylindern. Die SF1 wurde zur meistgebauten Laverda. Anfang 1974 folgte mit den 280-Millimeter-Brembo-Scheibenbremsen an der neuen SF2 eine kleine Revolution im Fahrwerksbereich.

1976 folgte schließlich das letzte Sportmodell der S-Twin-Baureihe mit zeitgenössischen Alu-Druckgussrädern, einer Bremsscheibe am Hinterrad und einem kleinen Heckspoiler. Neben den großen Twins, die Ende der siebziger Jahre zugunsten der großen Dreizylinder aus dem Programm verschwanden, rundeten zusätzlich 350er und 500er Twins das Programm nach

### **Bei der Wiedergeburt von Laverda legten die Italiener gleich wieder mit einem Twin-Programm los**

unten hin ab. In Italien gab es von 1978 bis 1981 sogar eigene Meisterschaftsläufe für die Halbliter-Laverdas.

Mit der Wiedergeburt der Zweiradschmiede, nach der Pleite der Firma in den achtziger Jahren, legten die Italiener gleich wieder mit einem Twin-Programm los, das

**Mit Alu-Druckgussrädern und kleinem zeitgenössischem Heckspoiler präsentierte sich die letzte SF als SF3-750 dem Publikum. Im Modellprogramm blieben anschließend nur noch die 1000er-Dreizylinder**



die Tradition der alten 750er-Parallel-Läufer fortsetzen sollte. Mit 650er, 668er und 750er Zweizylindern, luft-ölgelkühlt, hochverdichtet und mit elektronischer Einspritzung versehen, versuchten die enthusiastisch aber glücklos agierenden Laverda-Macher in den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts an die glorreichen alten Zeiten anzuknüpfen. Im Fall der 750S leider mit besonders wenig Erfolg. □

**Bei ihrer Auferstehung 1994 knüpfte die italienische Zweiradschmiede wieder an die SF-Twin-Tradition an. Auch im Langstreckenrennsport engagierten sich das Werk und Privatleute: Links die moderne Variante neben der SFC der frühen siebziger Jahre (unten). Unten links: Die serienmäßige 750 S aus dem Jahr 1995**

