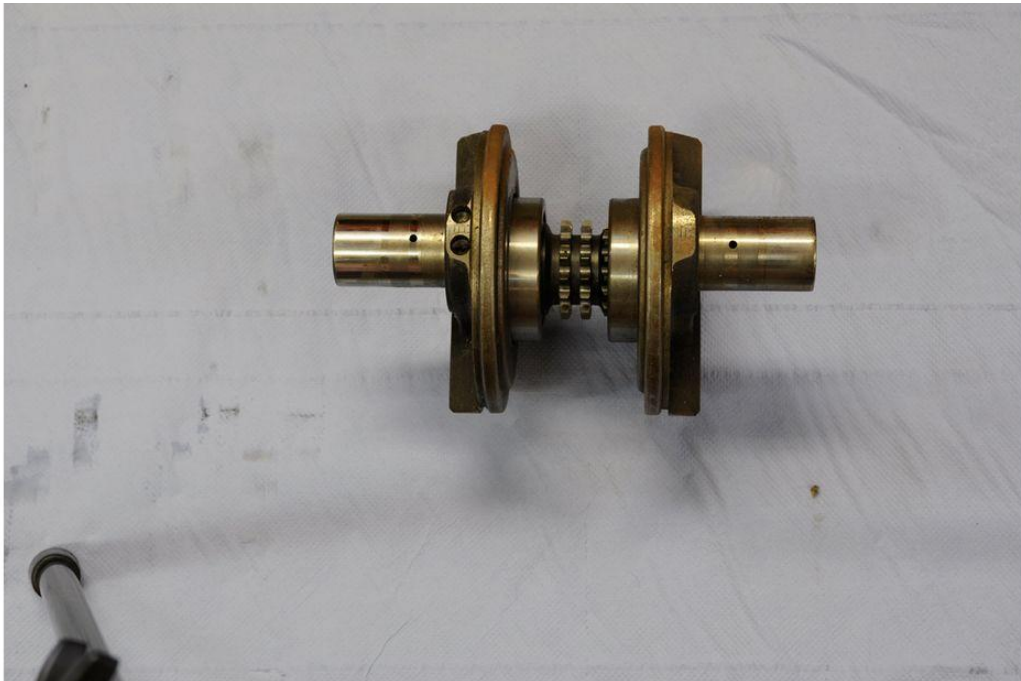
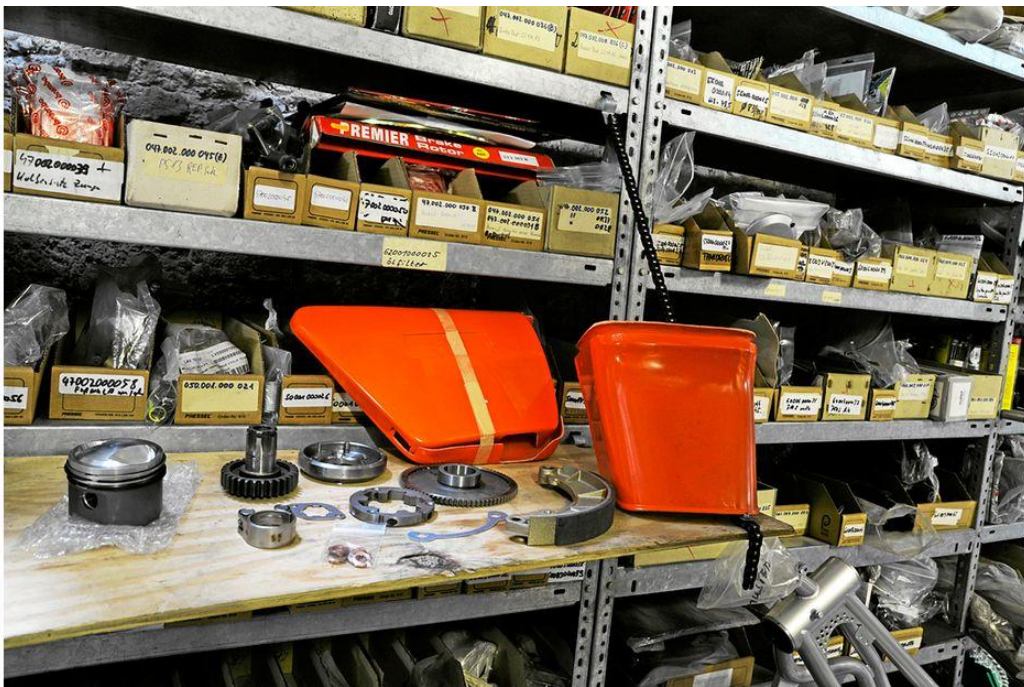
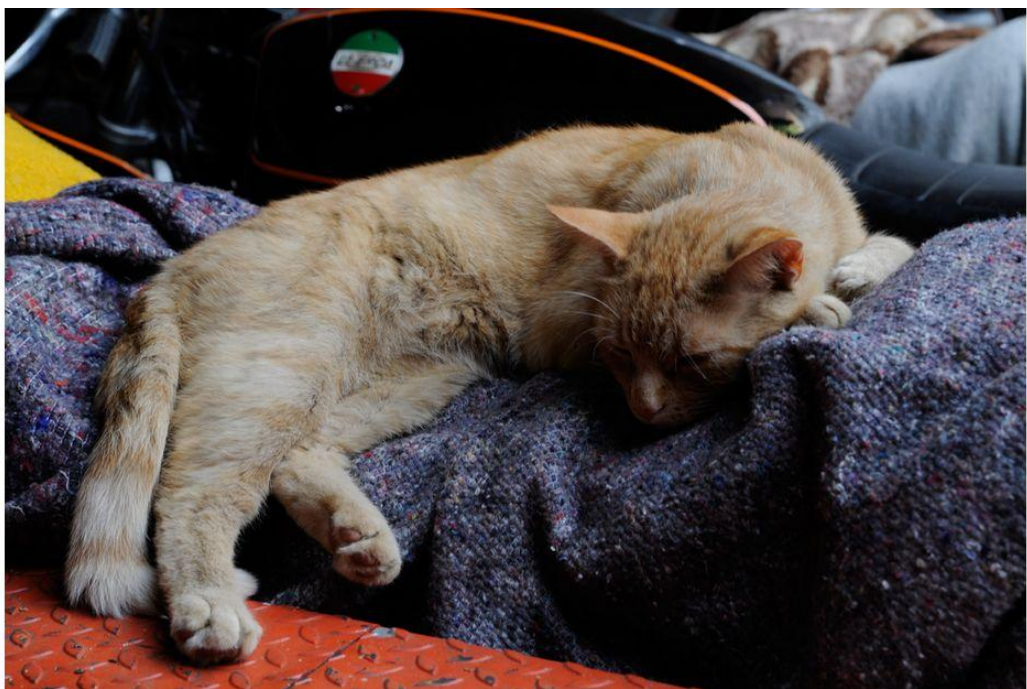
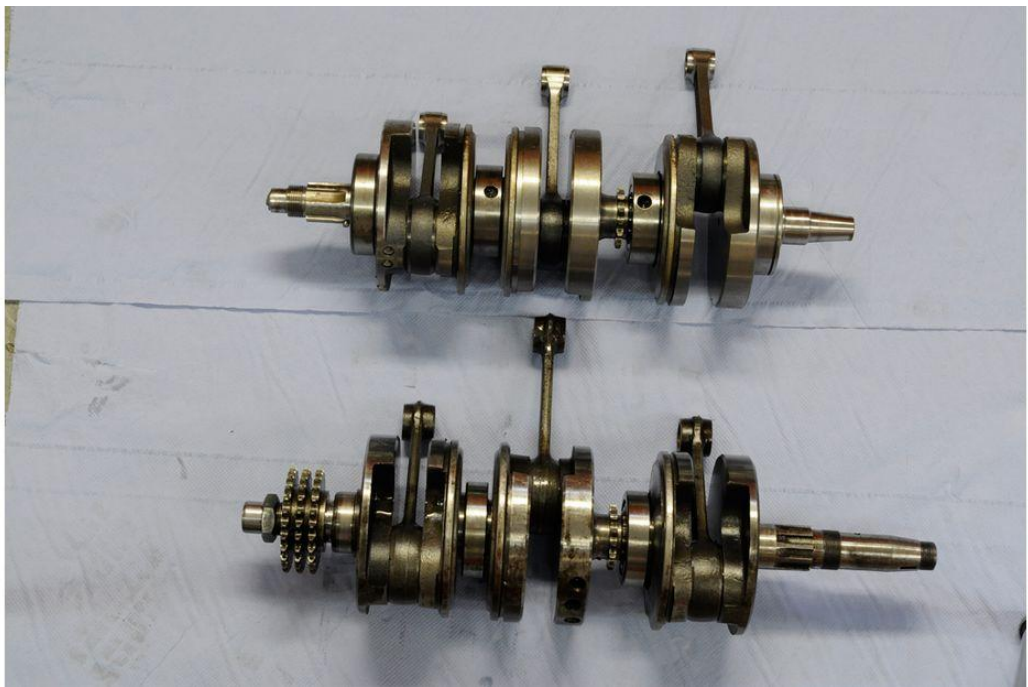
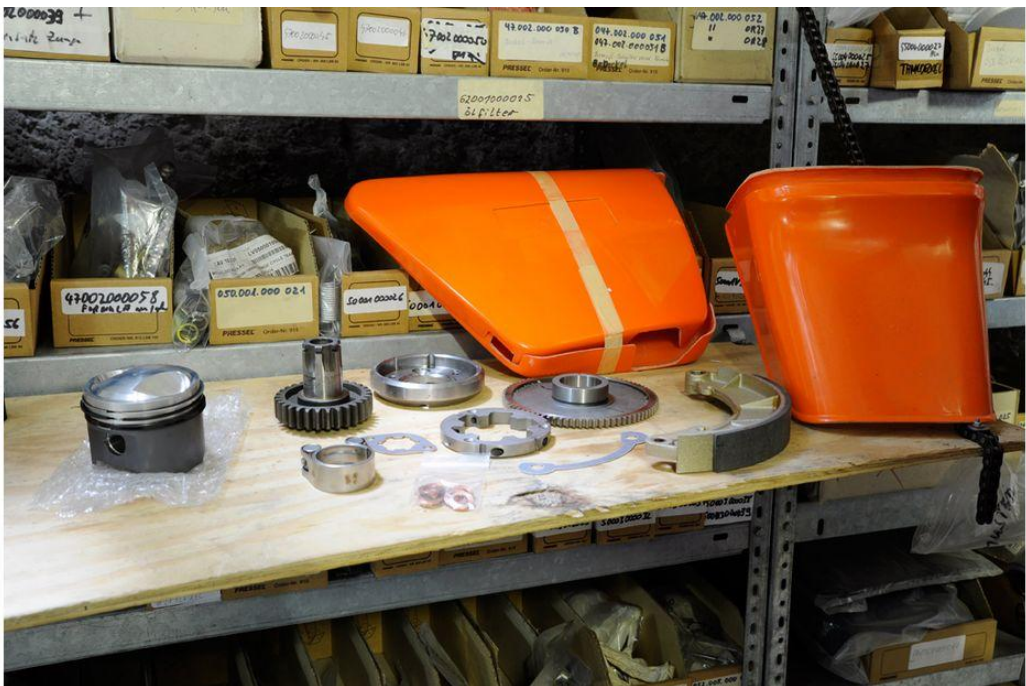


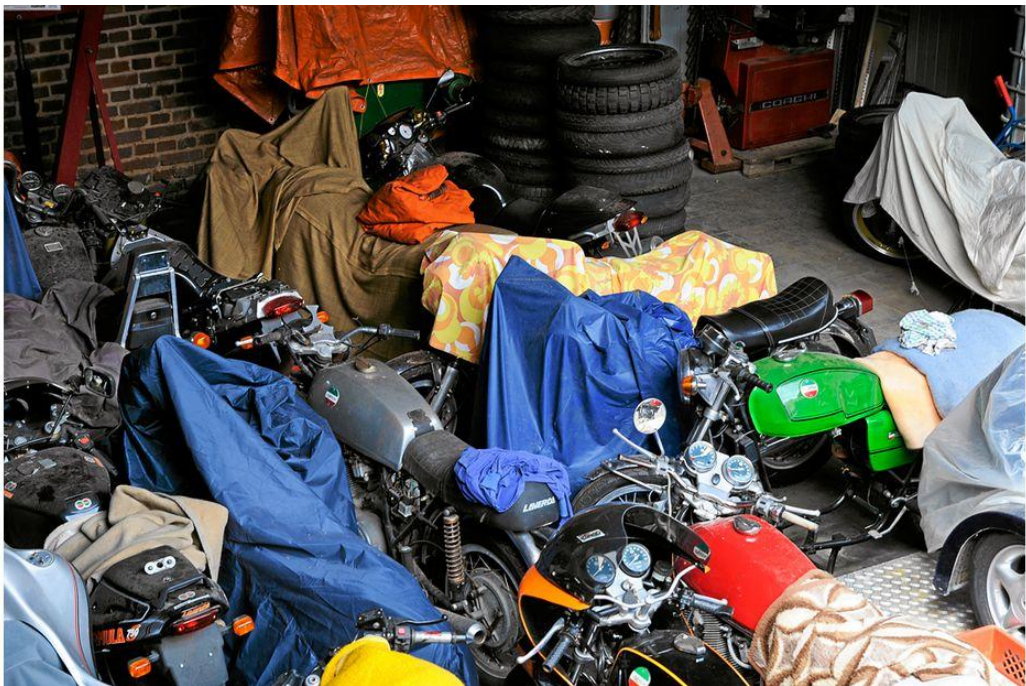
















# Die Laverda-Spezialisten in Dom-Esch

**Ein malerisches Gehöft in der Voreifel beherbergt alles, was die Freunde einer sehr speziellen Traditionsmarke begehren: die prima Werkstatt in den Ställen, das riesige Ersatzteillager in der Scheune. Der Markenname? Laverda, war doch klar.**

Die Zweitnutzung ehemals landwirtschaftlicher Betriebe übernehmen ja meist gut verdienende Städter, die Platz für den Hengst ihrer Frau und den eigenen Weinkeller brauchen.

Dieser Verschwendung muss Einhalt geboten werden, denn ein uraltes Viereck-Gehöft in Dom-Esch, einem netten Weiler im Dunstkreis der östlichsten Eifelhöhen, veranschaulicht, wie ein würdiges Fortbestehen derartiger Gemäuer aussehen sollte: Unter dem weit herausragenden Vordach der alten Tabakscheune versammelt sich eine bunte Laverda-Herde aus 1000ern, 750ern, 1200ern, die ihrer Reparatur oder Restaurierung harren. Hinter der überbauten Hofeinfahrt liegt links die bestens ausgerüstete Werkstatt, davor bellt sich ein Dreizylinder warm für die Probefahrt. Gegenüber laden Tisch und Stühle zum Verweilen ein. Die Jungs sind gerade beschäftigt, aber Kaffee steht bereit.

Ein Kunde hat diesen Hof mal Mototop getauft, und tatsächlich festigt in solcher Atmosphäre sogar das Bezahlen größerer Rechnungen noch die Verbindung von Mensch und Maschine. Ein vorbildliches Modell nicht nur für Laverda, die bekanntlich einem 1949 ausgetriebenen Seitenzweig des gleichnamigen Landmaschinenherstellers aus Breganze entsprangen.

## Entspannte Ersatzteilsituation

Vom Kontor – es liegt im Erdgeschoss des der Straße zugewandten Wohntrakts – eilt Dirk Schreiber zur Scheune herüber. Er ist der Kaufmann hier und außerdem zuständig für Ersatzteilbestellungen. Da beruhigt ungemein, dass sich Schalldämpfer, Rahmen und Schutzbleche in ihren Hochregalen bis fast unter sieben Meter hohe Dach stapeln. Kleinteile lagern in den Räumen oberhalb der Werkstatt – Dirk nennt die Ersatzteilsituation für sämtliche Zwei- und Dreizylinder denn auch vergleichsweise entspannt.

Dafür gebührt Roger Viehl, sozusagen der Bauer auf dem Hof und Laverdista seit über 30 Jahren, ein besonderes Lob. Der Kfz-Mechanikermeister hatte sich und einigen Freunden Ende der 90er-Jahre versprochen, die charakterstarken Italienerinnen möglichst lange auf die Straße zu schicken.

## Orange Cycle Team im Februar 2000 gegründet

Im Februar 2000 gab er diesem Versprechen einen Rahmen und gründete das Orange Cycle Team. Sein handwerkliches Können hatte er in der Werkstatt von Moto Witt in Köln erworben, lange Zeit deutscher Laverda-Importeur. Von dort stammt auch ein kleiner Teil der gehorteten Ersatzteile, ebenso von anderen Händlern. Das Gros jedoch kam 2002 direkt von Laverda, weil die Firmenbestände nach der Übernahme durch Aprilia im Weg rumlagen.

Um alle Zwei- und Dreizylinder wollte Roger sich kümmern, was zu dieser Zeit bedeutete, dass er es auch mit Neufahrzeugen zu tun bekam: Nach der Insolvenz Ende der 80er-Jahre wurden die Markenrechte verkauft, ab 1995 erschienen 650er, die auf dem bekannten 500er-Twin von 1977 aufbauten. Später wuchs der Hubraum auf 750 cm<sup>3</sup>, statt Luft- gab es Wasserkühlung,



Roger Viehl kontrolliert den Rundlauf einer Dreizylinder-Kurbelwelle. ein Blick auf seinen einschlägig zugeparkten Hof verrät: Er macht das nicht zum letzten Mal.

2002 war Feierabend. Die Szene benennt diese Spätgeborenen nach ihrem venetischen Produktionsort, und normalerweise schmeißt niemand Zane-Laverda mit den klassischen Breganze-Modellen in einen Topf. Was die OCT-Jungs ziemlich aufregt, denn sie mögen diese hochgezüchteten und nicht besonders sanftmütigen Twins, die allesamt recht sportlich wirken und diesem Eindruck dank hervorragender Fahrwerke durchaus entsprechen.

Vielleicht rührt ihre Zuneigung aber auch daher, dass die Zane-Laverda bei OCT zum ganz normalen Geschäft gehören. In Dom-Esch ist vieles verbessert und ausgetüftelt worden, um die Motoren standfest zu machen, mittlerweile gibt es weit über Deutschland hinaus keinen anderen Spezialisten mehr. Roger schätzt den Anteil der Zane-Modelle auf ein knappes Drittel der ungefähr 4000 in Deutschland beheimateten Laverda. Immerhin.

## **Liebhaber müssen nicht Italien-verstrahlt sein**

Was natürlich trotzdem bedeutet, dass die aus Breganze stammenden Dreizylinder sowie Twins mit 750 cm<sup>3</sup> und weniger Hubraum – in dieser Reihenfolge – den Großteil des OCT-Geschäfts ausmachen. Der Halbliter-Vierventiler und die 600er-Enduro gelten noch lange nicht als Klassiker, die großen Modelle bekanntlich schon seit ewigen Zeiten. Die bis 1977 gebauten 750er und die von 1973 bis 1987 produzierten Dreizylinder erobern dank ihrer robusten und zünftigen Art sogar Liebhaber, die nicht unbedingt als Italien-verstrahlt gelten müssen.

Leute wie Peter Herrmann etwa, den alle Piet nennen und der gerade mit der 1000er von seiner Probefahrt heimkehrt. Der Feinmechaniker und Maschinenbautechniker hat sich auch schon an amerikanischen Autos probiert, und genau wie die meisten Amischlitten hält er jede alte Laverda prinzipiell für ewig reparierbar. „Es sei denn, du fährst sie durch die Wand.“



Mittlerweile werden - oft im Auftrag von OCT - Ersatzteile der Laverda-Klassiker nachgefertigt. auch deshalb hat Piet Herrmann recht gute Berufsaussichten.

Ohne die technischen Tugenden von Massimo Laverdas Werken zu verherrlichen, glaubt er an deren gesunde Substanz und könnte etliche Kundenmotorräder aufzählen, Zwei- wie Dreizylinder, die mehr als 100000 Kilometer auf der Uhr haben. Die meisten erfreuen schon seit ewigen Zeiten einen einzigen Besitzer, die meisten stehen im sportiv-touristischen Einsatz.

Was nichts daran ändert, dass ausgerechnet ein ziemlich radikales Sportgerät die Gemeinde am meisten entzückt: In insgesamt gut 500 Exemplaren entstand die SFC, um von sportlichen Erfolgen bei den damals äußerst populären Langstreckenrennen zu künden. Erstmals tauchte diese 750er 1971 beim 24-Stunden-Rennen im holländischen Oss auf. Sie gewann. Auf Wunsch des holländischen Importeurs, so geht die Sage, hatte man sie in der Nationalfarbe seines Landes lackiert. Sein Wunsch hatte weitreichende Folgen. Bis heute, bis nach Dom-Esch.

## Interview mit Roger Viehl

### Was macht die Faszination von Laverda aus?

Viehl: In Breganze sind nur wenige Jahre lang große Motorräder entstanden, aber zumindest die beiden ersten Modellreihen waren sehr bemerkenswert: Zunächst die 750er mit dem fast britisch anmutenden, aber modernen Twin im unten offenen Rahmen. Und dann die 1000er, 1972 neben Kawasakis Z1 das erste echte Superbike, aber mit Dreizylinder. Beide Modelle stechen noch immer heraus, außerdem sind sie ziemlich selten. Und schließlich zählen sie in ihrer Grundsubstanz ganz bestimmt zu den robusteren Youngtimern.

### Also echte Landmaschinen?

Viehl: Nein, nein, Massimo Laverda hat da bestimmt keine Anleihen genommen. Aber er stand schon auf solide Konstruktionen und konnte als kleiner Hersteller nur bestehen, wenn sein Team sorgfältig konstruierte und Qualität lieferte. Das hat er geschafft, man kann wirklich ohne Übertreibung sagen, dass ein gut eingestellter und gepflegter Dreizylinder in der Regel 150 000 Kilometer macht, der 750er nicht viel weniger. Unter Pflege fällt natürlich auch, dass man hier wie dort alle 25 000 Kilometer sowohl die Steuerkette als auch die Primärkette wechselt. Oder daran denkt, dass Laverda bei der RGS beispielsweise vorschreibt, die Kolben bei 65 000 Kilometern zu wechseln, weil sich die obere Ringnut dann meist aufgeweitet hat.

### Gibt es typische Schwachstellen?

Viehl: Bis zur Einführung der BTZ-Zündung 1977/1978 ganz bestimmt die Lichtmaschine mit ihren mageren 100 bis 120 Watt. Platz für eine größere Lima entsteht, wenn man auf eine

moderne elektronische Zündung umrüstet, aber das empfehlen wir sowieso. Vor allem die 1000er entwickelt dann spürbar mehr Laufkultur. Und die 750er ist dann nicht mehr in Gefahr, wegen abgebrannter Unterbrecher und erlahmtem Zündversteller den Hitzetod zu sterben. Aber damit wir uns nicht falsch verstehen: Grundsätzlich zählt die Elektrik der 750er zum Besten, was es damals gab. Auch der Dreizylinder macht diesbezüglich weniger Sorgen als viele andere Italienerinnen. Mechanisch sieht es sehr gut aus, auch Getriebe und Kupplung bereiten sehr wenig Probleme. Beim Drilling mit der 120-Grad-Kurbelwelle sollte man allerdings wissen, dass er enormen Druck auf den Kurbelwellenlagern erzeugt, die sich dann in ihre Lagersitze pressen können.

### **Worauf muss ein Käufer sonst noch achten?**

Viehl: Die Motorräder beider Modellreihen sind recht alt, da hängt viel von der Sorgfalt der Vorbesitzer ab. Der 750er reagiert zum Beispiel beleidigt auf ständig überzogene Ölwechsel-Intervalle. Wenn der Schlamm erst mal die Ölschwallbleche zugekleistert hat, sind die Pleuellager extrem gefährdet. Wenn ein Motorrad jahrelang steht, können unter anderem Ölabstreifringe und Graugussbuchsen Schaden nehmen. Und wenn einer nach dem Einstellen des Ventilspiels mittels Shims beim Dreizylinder die Nockenwellen nicht wieder richtig in ihren Böcken lagert, wird er ebenfalls Unheil anrichten.

### **Wie sieht denn die Ersatzteillage aus?**

Viehl: Bei den reinen Verschleißteilen muss sich niemand Sorgen machen. Bislang haben wir auch noch jeden Motor wieder repariert, selbst wenn wir bei den Gehäusen immer mehr auf Gebrauchtteile zurückgreifen müssen. Die Zylinderköpfe der Dreizylinder werden ebenfalls rar. Bei der 750er sieht es noch besser aus. Manche Karosserieteile bekommen wir mittlerweile als Nachfertigung, manches genügt aber unseren Qualitätsansprüchen nicht. Wer eine Original-Restaurierung wünscht, muss mittlerweile zum Beispiel lange nach Blinkern für 1000 SFC oder RGS suchen. Oder viel bezahlen. Genauso verhält es sich bei manchen Kleinteilen der 750er. Den Bosch-Lichtschalter der frühen Exemplare etwa kriegt man kaum noch. Aber ich finde die Gesamtsituation im Vergleich vor allem mit manchen japanischen Motorrädern immer noch sehr beruhigend.

### **Welche Rolle spielen die Modelle mit dem kleinen Vierventiler?**

Viehl: Die 500er und auch die daraus entstandene 600er-Enduro sind bei uns die Exoten. Der Motor ist sehr interessant und auch solide, aber er hat nie das Flair entfaltet wie die größeren Twins. Trotzdem erreichen die sportlichen Sondermodelle wie 500 SFC allmählich Sammlerstatus. Spaß machen die Kleinen natürlich alle. Wer hier zugreift, muss jedoch wissen, dass sich die Ersatzteilpreise schon auf dem Niveau der 750er bewegen.

### **Und was ist mit den Zane-Laverda?**

Viehl: Könnte sein, die werden mal Kult. Könnte auch sein, sie werden es nie. Uns gefallen sie, weil sie astreine Fahrwerke haben und ihre Motoren – entsprechend verbessert – richtig drücken. Außerdem haben wir uns einiges einfallen lassen, um diese Maschinen haltbarer zu machen. Jetzt sind sie wichtiger Bestandteil unseres Geschäfts, ganz einfach.

### **Wie entwickeln sich die Preise bei den Breganze-Modellen?**

Viehl: Die begehrteste Laverda wird wohl immer 750 SFC heißen, wegen ihrer Sportgeschichte und der geringen Stückzahl. 549 Originale sind gebaut worden, ganz klar, dass die mittlerweile zu Preisen gehandelt werden, die denen einer Ducati 750 SS ähneln – gute Exemplare ab 25.000 Euro. Es gibt bekanntlich viele Repliken. Die kosten zwischen 10.000 und 12.000, aber da sollte man grundsätzlich sehr vorsichtig sein, weil nur wenige dieser Repliken einen solchen Preis auch rechtfertigen. Eine fahrbereite 750 SF lässt sich für 3000 bis 5000 Euro auftreiben, eine schöne kostet um 7500. Man sollte aber beachten, dass Motorrevisionen – egal ob beim Zwei- oder Dreizylinder – schnell 3000 oder gar 5000 Euro verschlingen können. Bei der 1000 SFC kriegt man für 6000 Euro gerade mal eine passable Restaurierungsbasis, gut wird's ab 10 000. Billiger ist die RGS, teurer sind gut erhaltene frühe 1000er. Und eine originale und sehr gute Jota kann schon locker bei 15.000 Euro liegen. Grundsätzlich und eindeutig geht der Trend zum Originalzustand.